



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Begroting 2018 **en meerjarenbeeld 2019-2021**

Metropoolregio Rotterdam Den Haag



Inhoudsopgave

Inleiding	5
Leeswijzer	7
1 Samenhang en opbouw Begroting MRDH	8
1.1 Strategie en resultaten	8
1.2 Investering in een sterke regio	11
1.3 Financiën	15
2 Vervoersautoriteit	16
2.1 De inhoudelijke ambities	16
2.2 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	18
2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	19
2.2.2 Wat gaat het kosten?	25
2.3 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	27
2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	27
2.3.2 Wat gaat het kosten?	29
3 Versterken Economisch Vestigingsklimaat	31
3.1 De inhoudelijke ambities	31
3.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat	32
3.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	32
3.2.2 Wat gaat het kosten?	40
4 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting	44
4.1 Algemene dekkingsmiddelen	44
4.2 Overhead	45
4.3 Vennootschapsbelasting	46

5	Paragrafen	47
5.1	Financiering	47
5.2	Verbonden partijen	49
5.3	Weerstandsvermogen en risico's	52
5.4	Onderhoud kapitaalgoederen	56
5.5	Bedrijfsvoering	58
6	Financiële begroting	62
6.1	Overzicht baten en lasten	62
6.2	Overzicht incidentele baten en lasten	64
6.3	Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting	66
7	Staat van reserves en fondsen 2017-2021	69
8	Inwonerbijdragen per gemeente	70
9	Besluit	71
	Bijlagen	
1	Indicatoren	72
2	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2018	82



Inleiding

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt er hard aan om een Europese topregio te worden. Of beter gezegd: om opnieuw een topregio te worden. Want dat was de regio tot voor de economische crisis. De 23 gemeenten die samen de metropoolregio vormen, doen dat via het Regionaal Investeringsprogramma, dat bestaat uit een groot aantal ruimtelijk-economische projecten die de internationale concurrentiepositie van de regio sterk moeten verbeteren. En daarnaast via de agenda Economisch Vestigingsklimaat, de Strategische Bereikbaarheidsagenda en de wettelijke taken verkeer en vervoer. Uiteindelijk gaat het erom dat er weer geïnvesteerd wordt in de regio, dat er weer meer banen ontstaan.

Europese topregio

De metropoolregio heeft legio economische kansen. Denk aan een sterke internationale oriëntatie en een diverse economische structuur met zwaartepunten in alle topsectoren. Neem daarbij de aanwezigheid van vier topuniversiteiten en meerdere hogescholen, alsmede de aanwezigheid van natuur vlakbij de grootste stadscentra. Al deze factoren geven de regio een zeer goede uitgangspositie om de internationale concurrentie met andere metropolen aan te gaan.

Het systeem van verkeer en vervoer is een cruciaal onderdeel van onze metropoolregio. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn daarbij geen doelen op zich, maar randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de metropoolregio. Versterk je de interne bereikbaarheid, dan benut je de kwaliteiten van de verschillende deelgebieden binnen de metropoolregio optimaal. En door het verbeteren van de externe bereikbaarheid, nationaal en internationaal, versterk je de economische relatie met andere economische zwaartepunten in Nederland en daarbuiten.

Desondanks blijven de economische prestaties van de metropoolregio achter bij vergelijkbare regio's in Nederland. Het eerder uitgebrachte OESO-rapport "Territorial Review of The Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague, Netherlands" beschrijft de kansen die onze regio heeft en benoemt de urgentie om actie te ondernemen voor de ruimtelijk-economische structuurversterking. Het gaat om investeren en werk, werk, werk.

De 23 deelnemende gemeenten in de metropoolregio hebben die actie ondernomen. De eerste resultaten zijn er al. In deze begroting tonen wij welke resultaten dat zijn. Ook is beschreven waar investeringen nodig zijn en welke projecten daarvoor op stapel staan.

Samen sterk

De 23 gemeenten werken samen in de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag met als taken Economisch Vestigingsklimaat en Verkeer en Vervoer. Alle 23 gemeenten zijn daartoe vertegenwoordigd in het algemeen bestuur, de bestuurscommissies en de adviescommissies van de metropoolregio. De 23 gemeenten zetten hun kennis en hun bestuurlijke kracht gezamenlijk voor de metropoolregio in. Zij bundelen niet alleen hun krachten onderling, maar werken ook intensief samen met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen, omliggende regio's als Drechtsteden en Holland-Rijnland, de provincie Zuid-Holland, het Rijk en Europa. Daarnaast werkt de metropoolregio nauw samen met de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ), het triple helix orgaan van vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. De 23 gemeenten, bedrijven,

vervoerders, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en innovatieve MKB-ondernemers in de metropoolregio willen investeren in het gebied. In economische vernieuwing, verbeterde bereikbaarheid, toonaangevende duurzaamheid en aantrekkingskracht, waardoor de internationale concurrentiekracht wordt vergroot. In 2017 vindt de eerste evaluatie plaats van de gemeenschappelijke regeling.

Voor het bereiken van de doelstellingen worden de 23 gemeenten in de metropoolregio ondersteund door de werkorganisatie van de gemeenschappelijke regeling. Om gezamenlijke doelen te realiseren, zetten de deelnemende gemeenten ook hun eigen medewerkers in, die helpen bij projecten, activiteiten en het uitstippelen van beleid. De werkorganisatie is daarmee vooral een netwerkorganisatie, waarbij de kennis, kunde en capaciteit juist van de 23 gemeenten zelf moet komen. Daardoor kunnen de kosten van de werkorganisatie beperkt blijven. Medio november 2017 verhuist de werkorganisatie van Den Haag naar Rotterdam, waar het nieuwe huis van de metropoolregio vorm zal krijgen. Samen sterk dus. De metropoolregio is van, voor en door 23 gemeenten. Juist die samenwerking maakt het mogelijk een aantrekkelijke regio te zijn waar het goed werken, wonen en recreëren is. Een metropoolregio waar bedrijven zich graag vestigen en waar bezoekers zich welkom voelen.

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 strategische 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 MRDH 2018 vervult derhalve tevens de functie van Werkplan.

Kadernota MRDH Begroting 2018

Op 10 maart 2017 heeft het algemeen bestuur de Kadernota MRDH Begroting 2018 vastgesteld. Deze Kadernota heeft als uitgangspunt gediend voor het opstellen van de Begroting 2018 voor de MRDH. Dit betekent onder meer dat met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonerbijdrage ten behoeve van verkeer en vervoer opgaven meer wordt geheven. De programma's Openbaar Vervoer en Verkeer zijn vervangen door de programma's Exploitatie en Infrastructuur (verkeer en openbaar vervoer). Dit sluit beter aan bij de actuele werkwijze en het afwegingskader dat wordt gebruikt bij de verdeling van de middelen. De inwonerbijdrage voor het programma Economisch Vestigingsklimaat bedraagt voor de Begroting 2018 € 2,51.

Leeswijzer

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bestaat de MRDH begroting uit een beleidsbegroting en een financiële begroting. De beleidsbegroting beslaat de hoofdstukken 2 tot en met 5, met hoofdstuk 1 als introductie van de integrale ambitie en activiteiten van de MRDH en daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale begroting.

Hoofdstuk 6 bevat de financiële begroting.

De hoofdstukken 2 en 3 bevatten als onderdeel van de beleidsbegroting (het programmaplan) de te realiseren programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. In de programma's wordt steeds antwoord gegeven op drie vragen: 1. Wat willen we bereiken?, 2. Wat gaan we daarvoor doen? en 3. 'Wat gaat het kosten?' - waarbij we onderscheid maken tussen programmalasten en apparaatslasten.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de overige onderdelen van het programmaplan: het overzicht algemene dekkingsmiddelen, het overzicht van de kosten van overhead en de vennootschapsbelasting.

Hoofdstuk 5 bevat het laatste onderdeel van de beleidsbegroting, de paragrafen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op financiering, verbonden partijen, weerstandsvermogen en risico's, onderhoud kapitaalgoederen en bedrijfsvoering.

Hoofdstuk 6, de financiële begroting, bestaat uit drie onderwerpen: in (1) het overzicht van baten en lasten worden onder meer de fluctuaties in de meerjarenramingen toegelicht, in (2) de uiteenzetting van de financiële positie zijn de geprognosticeerde begin- en eindbalans opgenomen en wordt ingegaan op het Economische en Monetaire Unie (EMU) saldo en als laatste (3) worden de geraamde baten en lasten per taakveld weergegeven.

Hoofdstuk 7 bevat de staat van reserves en fondsen 2017-2021.

Hoofdstuk 8 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

In de bijlagen zijn achtereenvolgens de indicatoren en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) opgenomen.

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

Terug naar een Europese topregio

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag wil weer een Europese topregio worden. Eerder schaarde onze regio zich al bij die top, maar de economische crisis trof het gebied hard. De werkgelegenheid kromp er meer dan elders. Om bedreigingen te keren en (nieuwe) kansen te benutten, speelt MRDH met vier strategische pijlers in op de nieuwe economie. Om zo de economische slagkracht in en de aantrekkingskracht van de regio te versterken. De eerste resultaten zijn al behaald, in 2018 gaat de Metropoolregio nog meer successen verzilveren.

1.1 Strategie en resultaten

De agenda's van de Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat vormen de basis van een strategie, die zoals hiervoor genoemd, bestaat uit vier belangrijke aandachtsgebieden.

1. Economische vernieuwing

Met meer dan twee miljoen inwoners en een bijdrage van circa 20 procent aan het Bruto Nationaal Product is de metropoolregio een belangrijke economische kern van ons land. Maar het verbeteren van werkgelegenheid en aantrekkingskracht vereist economische en technologische vernieuwing. Innovaties moeten in een hogere versnelling komen, waarbij bedrijven en instellingen op een creatieve manier met elkaar moeten samenwerken. Denk aan het fieldlab Additive Manufacturing, waarin de gemeente Rotterdam, bedrijven, onderzoekers en studenten zich buigen over de mogelijkheden van 3D printtechnieken voor de maritieme industrie. Een scheepsschroef uit een 3D metaalprinter? Het kan straks hier in de regio.

2. Bereikbaarheid verbeteren

Voor een gezonde, nieuwe economie is het belangrijk dat het economisch hart blijft kloppen. Het betekent dat we de aderen en slagaders, de belangrijke infrastructuur, moeten openhouden. We gaan ervoor zorgen dat bewoners, bezoekers en zakelijk verkeer zich snel en efficiënt kunnen verplaatsen. Dat vergt investering in connectiviteit. Zo bereidt de regio een schaa sprong voor van het openbaar vervoer naar een regionaal lightrailnetwerk. De verbinding Rotterdam-Delft-Den Haag wordt daarbij de ruggengraat. Het netwerk gaat de economische toplocaties en de woonwijken beter verbinden en biedt nieuwe kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Vanuit alle plekken in de regio kunnen reizigers het lightrailnetwerk straks goed bereiken. Zowel met de fiets als met de auto (P+R), en in toenemende mate ook via innovatieve oplossingen, zoals automatisch vervoer.

Bereikbaarheid verbeteren betreft ook verbetering van de infrastructuur voor dataverkeer. Vanuit de Roadmap Next Economy zetten bedrijven en overheden zich samen in voor realisatie van nieuwe netwerken die innovatieve diensten op het gebied van energie, logistiek en mobiliteit mogelijk maken. Zoetermeer is in dat kader de regionale trekker voor kennis en werkgelegenheid op het gebied van Big Data.

3. Toonaangevende duurzaamheid

Structurele economische en maatschappelijke veranderingen leiden tot een next economy. Die nieuwe economie kenmerkt zich door circulariteit: we gaan slimmer om met grondstoffen, energie en hergebruik van materialen. Dit biedt mogelijkheden voor groei van productiviteit. Daarom zet de MRDH mondiale vraagstukken en oplossingen rond duurzaamheid centraal. Bijvoorbeeld door het gebruik van elektrische auto's te stimuleren. En dat via een gezamenlijke aanbesteding voor de plaatsing en exploitatie van laadpalen.

Voor de nieuwe busconcessies, die in 2018 en 2019 starten, gelden diverse voorwaarden. Een zeer belangrijke voorwaarde is dat de vervoerder gedurende de concessieperiode de transitie moet maken naar honderd procent zero emissie. Dus geen enkele schadelijke uitstoot meer. De MRDH daagt vervoerders uit om met een ambitieus transitieplan deze stap zo snel mogelijk te zetten. Bovendien onderzoekt de Metropoolregio samen met de vervoerders hoe je de elektriciteitsnetwerken van tram en metro slimmer kunt benutten voor de energietransitie in de steden.

4. Aantrekkingskracht regio versterken

Economische vernieuwing en duurzaam verdienvermogen steunen op menselijk talent en ondernemerschap. Vandaag de dag kiezen talenten echter niet alleen een werkplek, maar ook een klimaat waar het goed leven en wonen is. Daarom zetten de 23 gemeenten in op een regio met schone lucht, nauwelijks milieuoverlast, veel groen en ruimte voor recreatie. Inwoners en bezoekers moeten er bovendien graag op uit willen trekken. Samen met de gemeenten Zoetermeer en Alphen aan den Rijn, alsmede met de provincie, werken we daarom aan het versterken van de waterverbindingen in de regio. Om ook daarmee toerisme en recreatie te stimuleren.

Eerste resultaten

Om de gestelde ambities te realiseren, werken de 23 gemeenten intensief samen met onder meer bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke en internationale organisaties. Gezamenlijk pakten zij het traject Roadmap Next Economy op. Dat werd in 2016 afgerond. Verder is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld en stelde de MRDH het Regionaal Investeringsprogramma vast, inclusief de Uitvoeringsstrategie. De 23 gemeenten, de provincie Zuid-Holland, de Economische Programmaraad Zuidvleugel en de regio's Holland Rijnland en Drechtsteden pakten het Regionaal Investeringsprogramma verder op. Dit programma boekte al diverse resultaten. Enkele voorbeelden zijn:

1. Europese steun voor betere bereikbaarheid

De Europese Investeringsbank (EIB) is de instelling voor langlopende leningen van de Europese Unie. De EIB en de RET tekenden een overeenkomst voor een lening van € 120 miljoen. Met dat geld schaft de Rotterdamse vervoerder zestien nieuwe metrostellen aan. De metro's gaan rijden op de Hoekse Lijn, het traject tussen Rotterdam en Hoek van Holland dat naar verwachting in september 2017 wordt heropend. Daarnaast komen er zes nieuwe metro's om vaker in de spits tussen Rotterdam en Den Haag te rijden. Om de lening te kunnen verstrekken, staat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag garant.

2. Frequentie OV omhoog

Staatssecretaris Sharon Dijksma (Infrastructuur en Milieu) heeft groen licht gegeven voor de spooruitbreiding tussen Rijswijk en Delft-Zuid. Daarmee zet het kabinet een belangrijke stap in de verbetering van het economisch vestigingsklimaat van de Zuidelijke Randstad. Dit mede dankzij de gezamenlijke inzet vanuit de regio, waaronder de gemeenten Den Haag, Rotterdam, Delft en Schiedam.

Het Tracébesluit betekent dat in 2023 elke tien minuten een Sprinter voorbij komt (nu nog elk kwartier) op het traject tussen Dordrecht en Leiden. Daarmee wordt voldaan aan het belangrijkste doel van het programma Stedenbaan, waarin onder meer MRDH, NS en ProRail al tien jaar samenwerken aan verbetering van het openbaar vervoer in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling.

Voor een meer geïntegreerde regionale economie en betere verbindingen naar andere regio's zijn snellere Intercity's en frequenter rijdende regionale treinen/lightrails tussen Rotterdam en Den Haag van groot belang. Daarom krijgt de spoorverbinding tussen Den Haag en Rotterdam hoge prioriteit in het Regionaal Investeringsprogramma. Samen met de NS en Prorail zorgen de gemeenten er bovendien voor dat de stations beter bereikbaar voor fietsers worden en de inrichting van de omgeving van stations aantrekkelijker. Onder meer door het realiseren van nieuwe woningen en (bij de grote stations) kantoren.

Verder heeft de MRDH in 2016 de voor inbesteding benodigde zeggenschap verkregen over de RET en HTM. De concessies voor tram en metro in Rotterdam en omstreken en Den Haag en omstreken zijn gegund aan de RET en de HTM.

3. Automatisch Vervoer op de Last Mile

Met de Parkshuttle in Capelle aan den IJssel heeft de MRDH al een historie van vijftien jaar met Automatisch Vervoer op de Last Mile. Van daaruit ontwikkelen gemeenten, bedrijfsleven en kennisinstellingen het fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) als onderdeel van het Regionaal Investeringsprogramma.

Samen met de gemeenten Leiden, Den Haag, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Capelle aan den IJssel, de provincie, de TU Delft en de Rotterdamse en Haagse Hogeschool ontwikkelt de Metropoolregio op locatie oplossingen voor Automatisch Vervoer op de Last Mile. Onderdeel hiervan is de Parkshuttle, dat is mogelijk nu de vervoerconcessie van Connexxion tot eind 2018 is verlengd. Tevens lanceert de TU Delft in 2017 het research lab Automated Driving, waar zij de praktijkeffecten van nieuwe automatische technologie gaat testen.

4. Opzetten samenwerking fieldlabs en MKB

Fieldlabs zijn praktijkomgevingen waarin bedrijven en kennispartners samenwerken in het ontwikkelen, testen en demonstreren van nieuwe technologieën, producten en innovaties. Denk aan robotisering, 3D printing en big dataprocessing. Het doel van de fieldlabs is drieledig: versterking van de regionale economie, bijdragen aan het oplossen van maatschappelijke vraagstukken en verbetering van de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. In het kader van het Regionaal Investeringsprogramma zijn 15 fieldlabs bijeen gebracht in een regionaal netwerk. Het netwerk wordt ondersteund door een kernteam van Metropoolregio Rotterdam Den Haag, provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO. De kracht van de fieldlabs in de regio Zuid-Holland is dat deze zich richten op mondiale vraagstukken en internationale marktkansen en daarvoor oplossingen vinden vanuit de sterke sectoren die de regio kenmerken. Denk daarbij aan de high tech sector, glastuinbouw, het haven industrieel complex of bijvoorbeeld de beschikbare kennis en expertise op het terrein van deltatechnologie.

1.2 Investering in een sterke regio

De vier al behaalde successen komen voort uit het werken aan noodzakelijke vernieuwing. Ze lopen vooruit op de nog te boeken resultaten in 2017. En die komen weer voort uit de projecten van het Regionaal Investeringsprogramma. Eerder pleitte MRDH-voorzitter Ahmed Aboutaleb dat de regio een fundamenteel nieuwe aanpak behoeft. “De Metropoolregio biedt veel kansen voor een nieuwe, duurzame economie. Benutten we deze kansen goed, dan kan het bedrijfsleven innoveren en levert dat meer werkgelegenheid op.” Het Regionaal Investeringsprogramma toont hoe en welke kansen de regio oppakt.

Krachtige mix

Onze regio heeft alles in huis om weer een Europese topregio te worden. En te blijven. Dit dankzij een veelzijdig en onderscheidend economisch profiel. Bekijk de regio en je ziet toonaangevende internationale bedrijven, uitmuntende onderwijs- en kennisinstellingen, de grootste mainport van Europa en mondiaal toonaangevende greenports voor agrofood. Daarnaast hebben we internationaal aanzien op het gebied van vrede en recht. Maar dat is nog niet alles. Met de concentratie van bedrijven en kennisinstellingen rond onder meer clean tech, health & life sciences, recycling, food, mobility & logistics en safety & security, in combinatie met de haven, heeft de regio een krachtige mix in handen. Verder zijn er mogelijkheden voor kruisbestuiving tussen bijvoorbeeld (bio)chemie en tuinbouw, tussen security, ICT en finance, tussen voedselproductie en gezondheid en tussen de lucht-/ruimtevaart en het maritieme cluster. Kortom, kansen te over.

Maar liefst 150 projecten

Het Investeringsprogramma bestaat uit maar liefst 150 concrete projecten die zijn aangedragen door de betrokken gemeenten, de provincie, de kennisinstellingen en het bedrijfsleven. Uit die lijst zijn, zogenoemde focusprojecten benoemd. Deze projecten hebben een grote regionale betekenis en kunnen in de periode tot medio 2017 tot een concreet resultaat leiden. De totale lijst aan projecten staat op de website investeringsprogramma.nl.

Voor het sterker maken van onze regio vernieuwen we in viervoud; vernieuwen in (1) economie, (2) energie, (3) verbindingen en (4) stad en omgeving. De genoemde 150 projecten vallen alle onder deze vier invalshoeken.

Het algemeen bestuur stelde op 9 december 2016 een aantal focusprojecten vast. In de tabel hieronder leest u welke focusprojecten dat zijn. De projecten met een * hebben een relatie met de Roadmap Next Economy. Daarnaast besloot het algemeen bestuur enkele van deze projecten in de etalage te zetten. Om daarmee effectiever te zijn op het gebied van communicatie en public affairs.

Focusprojecten	Bestuurlijk verantwoordelijk
Vier sporen Den Haag-Rotterdam	
Rijswijk-Delft Zuid	MRDH/PZH/Rijk
Delft Zuid-Schiedam	MRDH/PZH/Rijk
Schiedam-Rotterdam Centraal	MRDH/PZH/Rijk

Next Generation Woonwijken *

Verstedelijkingsstrategie	PZH
Verduurzaming woningen VvE's	MRDH/Gemeenten
Wijkaanpak	MRDH/Gemeenten

Energie-infrastructuur

Smart Multi Commodity Grid *	PZH/MRDH/ Gemeenten
Cluster West	PZH/MRDH/ Gemeenten
Cluster Oost	PZH/MRDH/ Gemeenten

Opwekking duurzame energie

Geothermie *	PZH/Gemeenten
--------------	---------------

Digital Gateway *

Connect MRDH	Privaat
Digital Port	Privaat
Automated/connected Mobility	Privaat

Automatisch Vervoer Last Mile

Fieldlab Automatisch Vervoer *	MRDH/ Kennisinstellingen
Rotterdam The Hague Airport - shuttle RandstadRail Meijersplein	MRDH
Rivium	Capelle ad IJssel
Vijfsluizen	Schiedam

Vervoer op maat

Transformatie onderkant OV	MRDH
----------------------------	------

Energietransitie mobiliteit

Zero emissie openbaar vervoer *	MRDH/Privaat
OV- en weginfrastructuur	MRDH/PZH
Laadpalen elektrisch vervoer	MRDH/Gemeenten

Transformatie kantoren en winkels

Transformatie kantoren	MRDH/Gemeenten
------------------------	----------------

Weginfrastructuur

Programma Aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet A4/N223 Den Hoorn, A4 - N470 Kruithuisweg - A13, A29/N487, A29/N217, A29/N59 Hellegatsplein, A12 / N219, A4 / N206, A20 Maasdijk, A20 Vlaardingen, A20 Maassluis Noordzijde, A20 Vlaardingen West, A20 Maassluis Zuidzijde, A15 IJsselmondse Knoop, A15 Aveling, A15 Hartelbrug, A15 Harmsenbrug (N57), A20 Capelle a/d IJssel (m.n. afrit vanuit Terbrugseplein), Aansluiting Zoetermeer, A4 - N211 - N222 - A20 (Veiling-route), A4 Den Haag Zuid Harnaschknoop	MRDH/PZH/Rijk
---	---------------

Oeververbindingen

Rotterdam	MRDH/Rotterdam/Rijk
Brienoord/Algeracorridor	MRDH/Rotterdam/ Capelle en Krimpen ad IJssel/ Ridderkerk/Rijk
Corridor Rotterdam-Antwerpen	PZH/Rijk
Fietsparken bij OV haltes	MRDH

Schaalsprong Metropolaan OV

Samenloop RandstadRail E met Zoetermeerlijn 3 en 4	MRDH/Gemeenten
Rotterdam	MRDH/Gemeenten
Den Haag	MRDH/Gemeenten
Oost-/Westland	MRDH/Gemeenten

Campus Leiden *

Bereikbaarheid, Stationsgebied, Vastgoed, Faciliteiten	Leiden
--	--------

Campus Delft *

Bereikbaarheid, Stationsgebied, Vastgoed, Faciliteiten	Delft
--	-------

Rotterdam Innovation District *

Herontwikkeling, Innovatie, Bereikbaarheid	Rotterdam
--	-----------

Central Innovation District Den Haag *

Herontwikkeling, Innovatie, Bereikbaarheid	Den Haag
--	----------

Internationale Ontwikkeling Scheveningen

Herontwikkeling, innovatie, Bereikbaarheid	Den Haag
--	----------

Fieldlabs

Fieldlab infrastructuur *	MRDH/PZH/ Kennisinstellingen
---------------------------	------------------------------

Greenports Modernisering Glastuinbouw

Greenport corridor (onderdeel van integrale gebiedsontwikkeling A4-Veilingroute A20)	PZH
--	-----

Greenports Next Step Food

World food park	GR Nieuw Reijerwaard
-----------------	----------------------

A12 Corridor/Bleizo

Multimodale ontsluiting Corridor A12 (Railterminal)	Lansingerland
---	---------------

Maritiem Service District

Maritiem Service District	Schiedam
---------------------------	----------

Metropolitaan Landschap

Hollandse banen	MRDH/PZH/ Gemeenten
Metropolitane fietsroutes	MRDH/PZH/ Gemeenten
Inpassing Viersporigheid Central Park	MRDH/PZH/ Gemeenten

*De projecten met een * hebben een relatie met de Roadmap Next Economy.*

Aanzienlijk meer banen

Het Regionaal Investeringsprogramma toont meer dan 150 projecten met een investeringsbehoefte van € 12 tot € 15 miljard over de komende tien jaar. Bedrijven, kennisinstellingen en overheden ontwikkelen deze projecten samen en geven met elkaar de financieringsstrategie vorm. De projecten versterken niet alleen de economie, maar leveren (volgens berekeningen van de OESO) ook nog eens 25.000 tot 50.000 banen op in de regio en twee tot vier procent extra economische groei. En dat in een gebied waar nu al circa 20 procent van het Bruto Nationaal Product wordt verdiend.

Uitvoeren strategie

Bij het uitvoeren van het Regionaal Investeringsprogramma voert de MRDH vooral de regie. Met bestuurlijke kracht kan zij projecten verder brengen. Trekker van de projecten kunnen de provincie, de gemeenten, private partners en ook de MRDH zijn. Veel projecten hebben een publiek-privaat karakter. Nu de Roadmap Next Economy gereed is, krijgt de private inbreng ook een zwaarder accent. Uitvoering van zulke projecten is vaak alleen mogelijk als overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen nauw met elkaar samenwerken, de triple helix.

Een grote uitvoeringsorganisatie kent de MRDH bij dit investeringsprogramma niet. Wel ondersteunen en faciliteren wij met de zogenoemde vliegwielfuncties: financiering, Europa, Public Affairs, Tafel Rijk-MRDH/regio en themabijeenkomsten. De ambtelijke en bestuurlijke Investment Board vormt de 'motor' om ervoor te zorgen dat de trekkers van de projecten (de projecteigenaren) resultaten behalen.

Financiering

Zoals gezegd is voor de genoemde focusprojecten in de komende tien jaar een investering van € 12 tot € 15 miljard nodig. Dat geld moeten bedrijven, kennisinstellingen en overheden bij elkaar brengen. Per project komt er een bekostigings- en financieringsarrangement. Daarnaast willen wij dat partijen ook zelf op zoek gaan naar nieuwe financieringsbronnen. Ook de MRDH gaat dat doen. Een mooi voorbeeld is de al genoemde lening van de Europese Investeringsbank voor de aanschaf van nieuwe metro's. De 23 gemeenten en de provincie Zuid-Holland moeten in hun begrotingen zeker ook rekening houden met financiële bijdragen aan projecten waarvan zij zelf (bestuurlijk) eigenaar zijn.

Voortgang bewaken

Hoe verloopt de uitvoering van het Regionaal Investeringsprogramma? En hoe de implementatie van de Roadmap Next Economy? Deze vragen komen bij elke reguliere vergadering van de adviescommissies, de bestuurscommissies en het algemeen bestuur aan de orde. Ook in de Economische Programmaraad

Zuidvleugel komen de voortgang en de strategische kansen, dilemma's en knelpunten ter tafel. Daarnaast vindt elk jaar een uitgebreidere bijeenkomst, een special, plaats waarbij alle betrokken partijen samen de balans opmaken.

Wilt u tussentijds de voortgang van het programma en de projecten zien, ga dan naar investeringsprogramma.nl. De MRDH beheert deze website, maar de projecteigenaren leveren zelf de informatie aan en houden deze actueel.

1.3 Financiën

De begroting 2018 kent een omvang van € 666,7 miljoen. Hieronder staat de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2018

bedragen in euro's

	Geraamde					
	Realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten						
Exploitatie Verkeer en OV	366.785.800	430.138.364	400.232.145	393.449.603	393.533.733	389.493.074
Infrastructuur Verkeer en OV	254.364.847	422.057.582	255.981.077	255.032.702	102.375.635	120.844.807
Economisch Vestigingsklimaat	7.055.992	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
Overhead ¹⁾	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	630.761.139	860.486.646	666.745.022	658.831.505	506.250.968	520.679.481
Baten per programma						
Exploitatie Verkeer en OV	366.785.800	434.398.696	405.190.971	398.422.139	396.199.071	391.731.130
Infrastructuur Verkeer en OV	254.364.847	422.057.582	255.981.077	255.032.702	102.375.635	120.844.807
Economisch Vestigingsklimaat	6.259.928	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
Overhead	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Totaal	629.965.075	864.746.978	671.703.848	663.804.041	508.916.306	522.917.537
Resultaat voor reservemutaties	-796.064	4.260.332	4.958.826	4.972.536	2.665.338	2.238.056
Onttrekking aan reserves	796.064	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	-4.260.332	-4.958.826	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	0	0	0	0

¹⁾ tot en met 2017 werden binnen de programma's de totale apparaatslasten verantwoord. Met ingang van begrotingsjaar 2018 wordt conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording de overhead verantwoord in een apart overzicht. Zie hiervoor hoofdstuk 4.2 Overhead.

De fluctuaties in de meerjarenramingen worden toegelicht in de genoemde programma's en in de financiële begroting.

Hoofdstuk 2 Vervoersautoriteit

2.1 De inhoudelijke ambities

Inleiding

Binnen de MRDH begroting kent de Vervoersautoriteit twee programma's: een programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en een programma Infrastructuur verkeer en 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. Onderdeel hiervan is de uitvoering van een aantal wettelijke taken wat betreft de concessieverlening openbaar vervoer, beheer en onderhoud openbaar vervoerinfrastructuur en de planvormingsbevoegdheid conform de Planwet Verkeer en Vervoer. Het programma Infrastructuur vormt de basis voor het bereikbaarheidsdeel van de focus- en etalageprojecten uit het Regionaal Investeringsprogramma.

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

Het versterken van de agglomeratiekracht en de concurrentiepositie van de metropoolregio en het vergroten van de leefbaarheid staan centraal in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Hiervoor zijn vijf hoofddoelen benoemd, vertaald in topeisen en is per top-eis vastgelegd wat we in 2025 bereikt willen hebben. Het betreft de volgende doelen:

Bereikbaarheidsdoel	Top-eis	Ambitie in 2025 t.o.v. huidige situatie
Concurrerende economie	Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken	Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties
	Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	95% op hoofdwegenet en 90% op onderliggend wegenet
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen/ voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken.	Toename van 10% voor 90% van de woongebieden
Kwaliteit van plekken	Gebruikerswaardering van de stedenbaanknopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen
De duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem (CO2)	Afname van 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	Afname van 10% voor het gehele OV-systeem

Daarnaast is een aantal kwaliteitseisen gesteld aan het functioneren van de infrastructuurnetwerken van openbaar vervoer, auto en fiets en de knooppunten daartussen. Daarvoor wordt verwezen naar de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.

Het geheel 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 monitoringsystematiek. Deze wordt in 2017 geoperationaliseerd, inclusief het opstellen van het eerste monitoringsrapport.

Vooruitlopend daarop is in 2016 voor een aantal toepisen een eerste nulmeting verricht. Die nulmeting is opgenomen in bijlage 1 van deze begroting.

De hoofdaccenten in 2018

In 2016 lag het accent op de beleidsvorming met de vaststelling van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, het Regionaal Investeringsprogramma en de Roadmap Next Economy. In 2017 ligt de nadruk op de beleidsuitwerking met het vertalen van de toepisen uit de Uitvoeringsagenda naar projectprogramma's en het maken van afspraken daarover met gemeenten, provincie en het Rijk. In 2018 verschuift het accent verder naar de beleidsuitvoering: projecten en maatregelen, planstudies en verkenningen, en zullen de beleidsprioriteiten worden ingebracht in de dan aan de orde zijnde beleidsprocessen op nationaal en provinciaal niveau. Dat geldt ook voor de exploitatie van het openbaar vervoer, waarvan het kader in de programma's van eisen voor de nieuwe concessies is vastgelegd en waartoe stelselmatig aan verbetering wordt gewerkt.

In 2018 is er duidelijkheid over de ambitie van het nieuwe kabinet op het gebied van regionale en stedelijke bereikbaarheid. Die ambitie zal inhoudelijk en financieel van invloed zijn op de mogelijkheden van de MRDH om het beleid tot uitvoering te brengen. Enerzijds gaat dat om de omvang van de BDU, anderzijds om de afspraken met het Rijk over het te realiseren bereikbaarheidsprogramma in het jaarlijkse bestuurlijk overleg meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT). De breed gedragen ambities voor stedelijke ontwikkeling en agglomeratiekracht worden alsdan geconcretiseerd en kunnen zich vertalen in nieuwe prioriteiten.

Van belang is daarbij dat op de juiste manier een koppeling van ruimtelijke ontwikkeling, verstedelijking en het mobiliteitssysteem wordt gelegd. Het concept Stedenbaan moet goed worden geborgd en de instrumenten uit de nieuwe Omgevingswet moeten door gemeenten en provincie worden ingezet in aansluiting op de gezamenlijke bereikbaarheidsambities.

De financiële structuur

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid leidt tot projecten en maatregelen die opgenomen worden in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa), en in het verlengde daarvan het Regionaal Investeringsprogramma.

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit (Va) worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke rijksbijdragen, zoals gelden voor het programma Beter Benutten Vervolg en het Actieprogramma Regionaal OV die beiden zijn toegevoegd aan de BDU.

Als gevolg van kortingen op de BDU door voorgaande kabinetten en stijgende kosten van beheer, onderhoud en vervanging van metro, lightrail en tram staat de investeringsruimte van de Va onder grote druk. Ingezet wordt op afspraken met het nieuwe kabinet om deze problematiek aan te pakken.

Op 1 januari 2018 wordt een nieuwe Subsidieverordening MRDH Vervoersautoriteit van kracht. De Subsidieverordening geldt voor alle 23 participerende gemeenten en andere partijen die aanspraak kunnen maken op subsidie vanuit de MRDH. Dit betekent dat met ingang van het begrotingsjaar 2018 de investeringsprogramma's van de voormalige stadsregio's niet meer gescheiden worden gehouden.

Als beleidsregel is vastgelegd dat over een periode van tien jaar tenminste 20% van de BDU-middelen beschikbaar moet zijn voor nieuwe infrastructurele projecten (de zgn. 80-20 regel). Om dit goed te kunnen monitoren, en omwille van een daarop toegesneden transparante besluitvorming, is de programma-indeling van 2018 daarop aangepast. De bestaande programma's Verkeer en Openbaar Vervoer worden verdeeld over de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

Het Investeringsprogramma Va (IPVa) maakt deel uit van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en geeft inzicht in de bijdrage vanuit de middelen van de Va aan het realiseren van infrastructurele projecten. De uitgangspunten zijn in dit kader als volgt:

- conform een daartoe in het algemeen bestuur genomen besluit mag sprake zijn van overplanning (= negatief saldo) binnen het investeringsprogramma, mits binnen 10 jaar het saldo weer nul is. Overplanning houdt in dat er in enig jaar meer aan projectuitvoering wordt begroot dan er aan BDU-middelen beschikbaar is. De praktijk leert echter dat er structureel veel te optimistisch wordt gepland. Anders gezegd, de uitvoering van projecten verloopt veel trager dan waar in het IPVa van wordt uitgegaan. Omdat het IPVa de basis vormt voor de begroting, is bij de opstelling daarvan voor het jaar 2018 veel effort gestoken in een meer realistische raming van de kasstromen van de grote projecten.
- in de Begroting 2017 is voor dat begrotingsjaar een overbestedingsplafond vastgelegd van € 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. Zoals het zich nu laat aanzien, is de kans dat deze overbesteding zich daadwerkelijk in 2017 zal voordoen zeer gering. Hoe dat voor 2018 en volgende jaren uitpakt op basis van de hiervoor genoemde gewijzigde (meer realistische) ramingen, is verwerkt in deze Begroting 2018.
- conform het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 7 december 2016 zal met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonerbijdrage ten behoeve van Verkeer en Vervoer opgaven meer worden geheven. Door het voorgestelde besluit wordt de financiële opgave van de MRDH groter. Voor de Begroting 2018 en de meerjarenraming 2019-2021 gaat het om een bedrag van € 38,8 miljoen aan minder inkomsten. Met de gevolgen hiervan is rekening gehouden in het IPVa 2018 en daarmee zijn tevens de financiële gevolgen verwerkt in de voorliggende Begroting 2018 en meerjarenraming 2019-2021.
- voor het programma kleine projecten wordt vanaf 2018 MRDH-breed een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van het programma kleine projecten wordt in het voorjaar van 2017 in samenspraak met de gemeenten uitgewerkt, gericht op vaststelling in de bestuurscommissie uiterlijk in oktober 2017 (vooruitlopend op de begrotingsbehandeling van de gemeenten).

2.2 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer richt zich op de inzet van de Va voor algemene strategie- en beleidsontwikkeling, verkeersmanagement en wegenstructuur, fiets, duurzaamheid en verkeersveiligheid en de exploitatie van het openbaar vervoer. Het programma is hiermee vanuit het perspectief van de versterking van het economisch vestigingsklimaat de basis onder de besluitvorming over de ontwikkeling van het netwerk, de benutting daarvan en de (economische, ruimtelijke, bedrijfsmatige) randvoorwaarden daarbij. Vanuit het programma volgen infrastructurele opgaven

die, voor zover de Va er financieel aan bijdraagt, onderdeel worden van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

De beleidsmatige kaders voor het programma zijn opgenomen in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de Roadmap Next Economy. Deze programma's vertalen de kaders naar beleidsuitwerkingen, initiatieven voor de agenda van hogere overheden en voor de samenwerking met het bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Samenwerking is een belangrijke pijler onder het gekozen beleid en de programmering. Innoveren, slim samenwerken met andere overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen, monitoren en bijsturen, trends en ontwikkelingen nauwgezet volgen en nieuwe en/of andere financieringskanalen aanboren zijn de sleutelwoorden om de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid tot uitvoering te brengen en door te ontwikkelen.

In 2019 treedt de Omgevingswet in werking en wordt de Planwet Verkeer en Vervoer afgeschaft. De rol van het regionaal verkeer- en vervoerplan als instrument voor bovenlokale strategie- en beleidsontwikkeling gaat dan op in de Provinciale Omgevingsvisie. In 2018 zullen zowel de provincie Zuid-Holland als het Rijk stappen zetten op weg naar vaststelling van Omgevingsvisies conform de nieuwe wet.

Goede afstemming over besluiten op het gebied van mobiliteit, verstedelijking en ruimte is voorwaarde om netwerken voor verkeer en vervoer goed te benutten en te borgen dat ontwikkellocaties adequaat en efficiënt bereikbaar te maken zijn. De samenhang tussen openbaar vervoer en verstedelijking is sinds 2006 georganiseerd via Stedenbaan. In 2017 is besloten deze taak te beleggen bij de bestaande bestuurlijke overlegtafels op het gebied van OV, Verstedelijking en Wonen en de tafels Ruimte en Economie in plaats van het Bestuurlijk Platform Stedenbaan. De diverse onderdelen van de aanpak van Stedenbaan zoals ketenmobiliteit, monitoring, kwaliteit van stations en stationsomgevingen, alliantiegesprekken worden belegd bij de partners van Stedenbaan waaronder de MRDH en de MRDH-gemeenten.

2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?

Wat willen we bereiken?

De hoofddoelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn opgenomen in paragraaf 2.1. De topeisen en systeemeisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn in 2017 geoperationaliseerd en er heeft een volledige nulmeting plaatsgevonden. Tevens zijn op de diverse thema's en gebieden uitwerkings- en uitvoeringsprogramma's vastgesteld. Deels heeft dit plaatsgevonden in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.

Daarin zijn de opgaven bepaald die de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Deze vormen, in overleg met het Rijk mede de basis onder het programma dat wordt afgesproken met de minister van IenM in het BO-MIRT najaar 2017 en volgende jaren.

Hoewel een aantal beleidsuitwerkingsopgaven nog doorloopt, staat 2018 in het teken van uitwerking en uitvoering van maatregelen. Soms in de vorm van verkenningen voor langere termijn, soms in de vorm van concrete maatregelen op korte termijn.

De ontwikkeling van het netwerk rijkswegen en spoorwegen alsmede de bekostiging daarvan, is de verantwoordelijkheid van het Rijk. De MRDH heeft hierbij een belang vanwege de rol van de rijksinfrastructuur in de interne en externe bereikbaarheid van de regio en werkt daarom aan onderbouwing van dit belang ten behoeve van de besluitvorming op rijksniveau (onder andere via het BO-MIRT).

Monitoring van de gestelde top- en netwerkeisen blijft 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.

We willen zorgen dat openbaar vervoer, verstedelijking en wonen en ketenmobiliteit in onderlinge samenhang ontwikkeld blijven worden ten behoeve van verbetering van het vestigingsklimaat en de bereikbaarheid van de regio.

In verband met de invoering van de Omgevingswet willen we zorgen dat de doelen en uitgangspunten van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en het Regionaal Investeringsprogramma doorwerken in de Omgevingsvisies op provinciaal en nationaal niveau.

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 op het gebied van doorstroming en betrouwbaarheid. Bij de te nemen 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.

Fiets- en ketenmobiliteit dragen bij aan de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid én aan een duurzamere regio. Fiets- en ketenmobiliteit zijn een manier om onnodig autogebruik terug te dringen.

Het toenemend fietsgebruik, zowel binnenstedelijk als regionaal, draagt bij aan bereikbaarheid, 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. Deze toename willen we bevorderen met infrastructuur die rekening houdt met e-bikes en andere innovatieve fietsen. Mobiliteitsnetwerken worden optimaal gebruikt door de beschikbaarheid van voldoende ketenvoorzieningen die de overstap tussen fiets, auto en OV op een aangename wijze mogelijk maken. Deze voorzieningen zijn betaalbaar en worden door de reiziger positief gewaardeerd.

Vanuit de rol en verantwoordelijkheid van de Va dragen we bij aan reductie van de emissie van CO₂ door verkeer en vervoer. We zorgen dat openbaar vervoer zonder emissies een efficiënte bijdrage levert aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid en mobiliteit.

Elk 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. In Zuid-Holland werken we met het credo: "Ik maak een punt van nul slachtoffers", uitgewerkt in de visie van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV-ZH): voortzetten, vernieuwen en verspreiden. We willen bereiken dat het aantal verkeersslachtoffers daalt en richten ons daarbij op kwetsbare groepen: fietsers,

jonge automobilisten, jeugd (4-18 jaar) en senioren. Dat doen we door activiteiten op het terrein van educatie en gedragsbeïnvloeding, handhaving en door risicogerichte benadering van infrastructuur.

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

Algemeen

- bijdrage leveren aan jaarlijkse regiomonitor;
- uitvoeren van verkenningen of planstudies voortvloeiende uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag;
- nadere onderbouwing van de viersporigheid Delft - Schiedam mede in relatie tot de ambities van Toekomstbeeld OV voor lightrail op het hoofdspoor en inclusief de landschappelijke inpassing (Regionaal Investeringsprogramma);
- bijdragen aan de doorontwikkeling van de voor mobiliteit en logistiek relevante transitiepaden van de Roadmap Next Economy;
- 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;
- uitbreiden van de Kennisagenda met hogescholen en universiteiten waarmee in 2017 een start is gemaakt en gezamenlijke ontwikkeling van voorstellen ten behoeve van nationale of Europese kennisprogramma's;
- participatie in de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad;
- participatie in projecten en processen van CROW/KpVV, Connekt en andere relevante nationale kennisorganisaties;
- samen met de gemeenten pro-actief participeren in het proces van de Omgevingsvisies van de provincie Zuid-Holland en Rijk en waar nodig gebruik maken van formele reactiemogelijkheden;
- de MRDH pakt samen met de gemeenten de onderdelen van Stedenbaan op die passen bij de rol van de MRDH: waaronder ketenmobiliteit, alliantiegesprekken over voorzieningen bij stations, ruimtelijke programmering van werklocaties;
- de MRDH draagt zorg voor inbreng van het regionale vervoerbelang in ruimtelijke overlegtafels zoals het portefeuillehoudersoverleg verstedelijking en wonen en de regionale tafel Ruimte en Economie;
- programmering IPVa;
- programmamanagement Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid;
- 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;
- voorbereiding van de Bestuurlijke Overleggen MIRT samen met de partners in de Zuidelijke Randstad en in afstemming met de inliggende gemeenten;
- samen met provincie en gemeenten invulling geven aan de wederkerige bijdrage vanuit de regio aan de inzet van MIRT-middelen door het Rijk in het kader van de programmatische aanpak (financieel of anderszins).

Wegennetwerk

- starten in samenwerking met de betrokken wegbeheerders van een drietal verkenningen, zoals benoemd in de Uitvoeringsagenda of voortvloeiend uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag;
- afhankelijk van de besluitvorming in het kader van de programmatische aanpak van het MIRT nadere uitwerking van de oeververbindingen Rotterdam en/of Algeracorridor/Brienoordcorridor (Regionaal Investeringsprogramma);
- regionale inbreng leveren in het onderzoek van de provincie Zuid-Holland naar de corridor Rotterdam-Antwerpen (Regionaal Investeringsprogramma);
- regionale inbreng leveren bij de uitwerkingsfase van de A4 Passage en N14 en waar nodig bij de A20 Nieuwerkerk-Gouda bij de uitwerking door het Rijk;
- in samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rijswijk doorlopen van de uitwerkingsfase voor resp. de Erasmusweg/Lozerlaan en de Prinses Beatrixlaan volgend uit de MIRT-verkenning A4 Passage en Poorten & Inprikkers;
- in samenwerking met het Rijk verder uitwerken c.q. monitoren van het adaptieve programma Aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend Wegennet (Regionaal Investeringsprogramma);
- betrouwbaarheidsmaatregelen op basis van de analyse in 2017.

Reisgedrag

- uitwerking en uitvoering van de visie reisgedrag;
- participeren in en cofinanciering van De Verkeersonderneming/Bereikbaar Haaglanden voor de uitvoering van mobiliteitsmanagement binnen de regio en de realisatie van 'Mobility as a Service'-concepten;
- stimuleren van het regionaal bedrijfsleven en kennisinstellingen in de MRDH tot initiatieven op het gebied van mobiliteitsvernieuwing, bijvoorbeeld via pilots en proeftuinen.

Verkeersmanagement

- participeren in en mede financieren van BEREIK! ten behoeve van:
 - het uitvoeren en bijstellen van regelscenario's in dagelijkse situaties;
 - verkeersmanagement bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten;
 - afstemming wegwerkzaamheden (RegioRegie);
 - participeren in NDW ten behoeve van het genereren en beheren van verkeersdata.

Intelligente Transport Systemen (ITS)

- invulling van het mede-opdrachtgeverschap van de exploitatie van de in 2017 aanbestede diensten uit de ITS aanpak voor Beter Benutten Vervolg. Deze aanpak sluit aan bij Roadmap Next Economy. Dat betreft:
 - informerende toepassingen (snelheden, parkeren, incidenten, routes, etc.);
 - slim regelen van Verkeersregelinstallaties;
 - slimme betere prioriteitstelling voor doelgroepen zoals openbaar vervoer en fietsers.
- doorontwikkeling fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile en de diverse ontwikkellocaties daarin (Regionaal Investeringsprogramma);
- bijdragen aan (kennis)ontwikkeling over kansen en gevolgen van zelfrijdend vervoer (onderzoeksprogramma SURF STAD) en participeren in dan wel het initiëren van pilotprojecten hiervoor (bijv. zelfrijdend OV of platooning van vrachtwagens).

Goederenvervoer en stedelijke distributie

- organiseren van jaarlijkse netwerk-/kennisdelingsbijeenkomst Goederenvervoer in de regio;
- uitvoering van twee nader te bepalen onderwerpen op het gebied van Goederenvervoer en stedelijke distributie, zoals benoemd in de 'Aanpak Goederenvervoer MRDH'.

Samenwerking met het Rijk

- het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en bedrijfsleven evalueren van de maatregelen uit het programma Beter Benutten Vervolg;
- het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, het Rijk en bedrijfsleven uitvoeren van een pakket aan Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021.

Fiets en ketenmobiliteit

- nadat in 2017 het metropolitaan netwerk is bepaald, zorgen we samen met gemeenten en andere wegbeheerders dat twee trajectstudies worden uitgevoerd naar de realisatie van metropolitane routes en realisatieafspraken worden gemaakt (Regionaal Investeringsprogramma);
- we maken afspraken met de gemeenten (wegbeheerders) over kwaliteitsverbetering van het bestaande netwerk, op basis van de kwaliteitsmeting uit 2017;
- we werken actief aan de uitvoering van de landelijke agenda Fiets, voeren tenminste twee pilots uit en maken deze kennis beschikbaar voor onze gemeenten;
- we maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma fietsparkeren bij OV;
- om uitvoering te geven aan het bestuursakkoord fietsparkeren maken we afspraken met gemeenten en NS over uitvoering van pilots voor de exploitatie van de grote, bewaakte fietsenstallingen. Daardoor worden deze optimaal benut en worden de totale kosten van het fietsparkeren op die locaties geminimaliseerd;
- op tenminste twee Stedenbaanhalthes voeren we pilots uit van onze nieuwe kwaliteitsaanpak ten behoeve van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid-topeis waardering stedenbaanknooppunten. Hierbij worden ook de toeleidende fiets- en looproutes betrokken. Hiervoor benutten we de in het kader van Stedenbaan ontwikkelde aanpak met alliantiegesprekken;
- de maatregelen uit de in 2017 vast te stellen P+R-visie worden uitgevoerd.

Duurzame mobiliteit

- uitvoering van de maatregelen in de Visie Duurzame Mobiliteit MRDH (2017);
- vertaling van de duurzaamheidsambities in concrete eisen bij aanbestedingen van het openbaar vervoer en de aankoop van materieel;
- faciliteren van initiatieven gericht op CO2-reductie door afstemming en kennisdeling en het verkennen van (externe) bronnen van financiering (uit de markt en bij andere overheden).

Verkeersveiligheid

- naast de doorlopende analyse door ViaStat gaan we gebruik maken van andere methoden en bronnen naast de bestaande, zodat we meer inzicht krijgen in de ongevallen(soort, aanleiding, betrokkenen);
- uitvoeren van de regiefunctie voor het ROV-ZH in samenwerking met de provincie Zuid-Holland t.b.v. gedragsbeïnvloeding en educatie (o.a. programma's School op Seef en Totally Traffic beheren en vernieuwen), met als doel een toename van 10% van het aantal deelnemende scholen aan verkeerseducatie ten opzichte van 2017;
- opdrachtgever van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen en verkeerseducatie voor basis- en middelbaar onderwijs. Doel is in 2018 te starten met een uniforme MRDH-brede aanpak;

- in regioverband afspraken maken over inzet van handhaving in relatie tot gedragsbeïnvloedingsprojecten.
- inspelen op kansen voor verkeersveiligheid bij mobiliteitsinnovaties, zoals rijtaakondersteuning en risicogestuurde aanpak fiets (pilot Safe Cycling Network), in het verlengde van uitkomsten van een pilot in 2017.

Exploitatie openbaar vervoer en beheer en onderhoud infrastructuur

- gunningsbesluit concessies bus Den Haag stad, Rotterdam stad, Haaglanden streek en Voorne-Putten;
- concessiebeheer rail HTM en RET;
- onderdeel van de 4 busconcessies is dat de vervoerbedrijven een transitiepad naar zero emissie busvervoer ontwikkelen. Vervoerders worden in de bestekken via de gunningscriteria geprikkeld om hiervoor een zo duurzaam mogelijk bod te doen (Regionaal Investeringsprogramma);
- nadere uitwerking en deels uitvoering van nieuwe energieconcepten (besparen, opwekken, laadinfra) gerelateerd aan de OV-infrastructuur, zoals plaatsen van zonnepanelen op daken van lightrailhaltes en metrostations (Regionaal Investeringsprogramma);
- verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen;
- realisatie benchmark beheer en onderhoud, waarbij aanknopingspunten op verdere kostenreductie verder uitgewerkt worden in een voorstel voor een nieuwe taakstelling op de kosten voor onderhoud van zowel de railinfra als de railvoertuigen;
- de vervoerplannen OV 2019 met de gemeenten en vervoerders kritisch doorlichten en bijsturen op kosteneffectiviteit, inzet is daarbij een gelijkblijvende of lagere exploitatiebijdrage in 2019 t.o.v. 2017/2018;
- bijdragen aan de implementatie van de resultaten van de pilots op het gebied van innovatie in het kleinschalig vervoer/doelgroepenvervoer (Regionaal Investeringsprogramma);
- bijdragen aan de implementatie van de visie personenvervoer over water;
- een kosten/batenanalyse maken over Sociale veiligheid in het OV;
- realisatie maatregelen ter verbetering OV Rotterdam The Hague Airport.

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

bedragen in euro's

	Geraamde					
	Realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten						
Beleid en programmering						
Verkeer	4.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Openbaar vervoer	2.802.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000
Subtot. Beleid en program.	6.802.000	9.691.000	9.691.000	9.691.000	9.691.000	9.691.000
Exploitatie OV						
Concessies	225.391.384	230.746.277	197.503.000	187.183.000	187.006.000	183.998.000
Beheer en onderhoud infra	130.105.016	176.234.882	180.431.000	181.196.000	180.555.000	179.170.000
Subtotaal Exploitatie OV	355.496.400	406.981.159	377.934.000	368.379.000	367.561.000	363.168.000
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel ¹⁾	4.487.400	4.498.500	2.341.100	2.341.100	2.341.100	2.341.100
Subtotaal Apparaatslasten	4.487.400	4.498.500	2.341.100	2.341.100	2.341.100	2.341.100
Financiering						
Rente	0	8.967.705	10.266.045	13.038.503	13.940.633	14.292.974
Subtotaal Financiering	0	8.967.705	10.266.045	13.038.503	13.940.633	14.292.974
Totaal lasten	366.785.800	430.138.364	400.232.145	393.449.603	393.533.733	389.493.074
Baten						
Onttrekking fonds BDU	366.785.800	421.170.659	388.966.100	378.607.402	375.237.846	370.258.522
Risico-opslag	0	4.260.332	4.958.826	5.776.234	6.020.592	6.179.634
Rente	0	8.967.705	10.266.045	13.038.503	13.940.633	14.292.974
Overige inkomsten	0	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Totaal baten	366.785.800	434.398.696	405.190.971	398.422.139	396.199.071	391.731.130
Resultaat voor reservemutaties	0	4.260.332	4.958.826	4.972.536	2.665.338	2.238.056
Toevoeging risicoreserve financiering	0	-4.260.332	-4.958.826	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	0	0	0	0

1) Tot en met 2017 werden binnen de programma's de totale apparaatslasten verantwoord. Met ingang van begrotingsjaar 2018 wordt conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording de overhead verantwoord in een apart overzicht. Zie hiervoor hoofdstuk 4.2 Overhead.

Beleid en programmering

De verhoging van de kosten voor het onderdeel openbaar vervoer vanaf 2018 is het gevolg van een structureel benodigd hoger onderzoeksbudget. De werkelijke uitgaven voor dit onderzoeksbudget bedragen voor 2016 € 4,7 miljoen. Dit is in lijn met het onderzoeksbudget voor 2018 en verder. Voor 2017 zal een begrotingswijziging worden voorgesteld via de eerste bestuursrapportage.

Concessies

In 2017 is sprake van een eenmalige uitkering aan RET van € 23 miljoen voor de wijziging van de grondslag (lineair in plaats van annuïtair) waarop de kapitaallasten van de railvoertuigen worden gesubsidieerd. Daardoor dalen de in de concessie daarvoor opgenomen rentevergoedingen in de jaren daarna.

Daarnaast levert de noodzakelijke en relatief goedkope herfinanciering van HTM en RET als gevolg van aflopende bestaande (relatief dure) leningen in de komende jaren een positieve bijdrage aan de te betalen concessievergoedingen.

De kosten en opbrengsten van de financieringsfunctie zijn aan dit programma toegerekend, omdat deze uitsluitend aan de exploitatie van de Vervoersautoriteit zijn toe te rekenen.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. Met ingang van de Begroting 2018 dient overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het gaat om een andere manier van presenteren. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Financiering

De verantwoorde rente betreft de overname vanaf 2017 van de financiering van de regionale OV-bedrijven HTM en RET van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. De geraamde bedragen worden nader toegelicht in de paragraaf Financiering (hoofdstuk 5.1).

Overige inkomsten

Kosten en opbrengsten werden t/m 2017 gesaldeerd begroot. Vanaf 2018 worden bijdragen van derden en andere inkomsten separaat geraamd.

2.3 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

De MRDH zet 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.

In het realiseren van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Gemeenten, provincie, waterschappen, Rijkswaterstaat en ProRail zijn de weg-/railbeherende partijen. Het ministerie van IenM is een belangrijke partner in de realisatie van projecten als cofinancier en in het ontwikkelen van nieuwe financierings/bekostingsmethoden. Afspraken over de rijksbijdragen aan infrastructuur worden jaarlijks gemaakt in het Bestuurlijke Overleg MIRT. In 2018 is hiertoe de programmatische aanpak van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT) verder ontwikkeld. In de programmatische aanpak ontwikkelen Rijk en regionale partijen samen in wederkerigheid investeringsprogramma's ten behoeve van de besteding van de middelen uit het Infrastructuurfonds/Bereikbaarheidsfonds van het Rijk.

2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?

Wat willen we bereiken?

De hoofddoelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn opgenomen in paragraaf 2.1.

De topeisen en systeemeisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn in 2017 geoperationaliseerd en er heeft een volledige nulmeting plaatsgevonden. Tevens zijn op de diverse thema's en gebieden uitwerkings- en uitvoeringsprogramma's vastgesteld. Deels heeft dit plaatsgevonden in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.

Daarbij zijn de opgaven bepaald die de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Deze zijn ten dele opgenomen in het programma dat is afgesproken met de minister van IenM in het BO-MIRT najaar 2017.

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.

We willen zorgen dat de besluitvorming in het kader van het BO-MIRT maximaal bijdraagt aan de realisatie van de doelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de projecten in het Regionaal Investeringsprogramma.

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

Subsidieverlening aan projecten uit het IPVa, die als bijlage 2 is toegevoegd. Op hoofdlijnen betreft het de volgende onderwerpen:

- de MRDH stimuleert als subsidieverlener de aanleg en verbetering van nieuwe regionale weginfrastructuur. De grootste uitgaven zijn gepland voor de projecten Rotterdamsebaan in Den Haag en de H6 weg in Hoek van Holland. Daarnaast wordt verwacht een subsidie te verlenen aan de ontsluiting van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard (Ridderkerk);

- de MRDH financiert maatregelen ter verbetering van de ketenmobiliteit, bijvoorbeeld voor verbetering van fietsparkeren of P+R. In dit kader breidt ProRail met subsidie van de MRDH de fietsparkeervoorzieningen uit bij de NS stations Rijswijk en Rotterdam-Alexander;
- de MRDH stimuleert de aanleg van nieuwe regionale fietsinfrastructuur en opwaardering van bestaande fietsinfrastructuur, waaronder twee sterfietsroutes in Den Haag;
- de MRDH verleent subsidies aan het veiliger maken van diverse schoolomgevingen, het saneren van blackspots, de herinrichting van 30 km gebieden en het uitvoeren van verkeerseducatieprojecten voor de verschillende doelgroepen met een verhoogd risico;
- start uitwerking van de drie integrale gebiedsverkenningen OV, namelijk OV plan Rotterdam 2040, schaalessprong OV Den Haag 2040 en Netwerkvisie RandstadRail, driehoek Rotterdam-Den Haag-Zoetermeer (Regionaal Investeringsprogramma);
- bijdragen aan aanpassing spooreplacement Schiedam volgens variant D ten behoeve van viersporigheid Schiedam - Rotterdam (Regionaal Investeringsprogramma);
- start realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen;
- afronding project Hoekse Lijn, het onderdeel verlenging van de metro naar het strand;
- realisatie tram 19B naar TU Delft;
- afronding programma Netwerk RandstadRail fase 1 (tramnetwerk Den Haag);
- start proces bestelling nieuwe trams Den Haag alsmede start aanpassing traminfrastructuur, in samenwerking met HTM en gemeente Den Haag;
- realisatie Sebastiaansbrug Delft;
- realisatie keurvoorziening metrolijn E bij Pijnacker/ verhoging spitsfrequentie Lijn E;
- afronden en in gebruik nemen van diverse trein-, metro- en lightrailstationsprojecten zoals station Rotterdam-Alexander, Blaak, evenementenuitgang metrohalte Stadhuis (Rotterdam), nooduitgang station Eendrachtsplein, vervoerknoop Bleizo, tramhalte Hollands Spoor, tramhaltes Delft centrum en lightrailstation Zoetermeer centrum;
- realisatie, start renovatie diverse ondergrondse stations.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

bedragen in euro's

	Geraamde Realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten						
Projectkosten Verkeer						
Verkeersmanagement en wegenstructuur	79.060.747	134.273.929	111.593.244	89.200.821	50.366.783	88.310.157
Fiets- en ketenmobiliteit	17.524.200	24.068.691	22.617.097	29.245.327	15.876.750	7.657.250
Verkeersveiligheid	7.320.000	14.639.252	11.787.821	12.202.417	7.529.000	7.500.000
Subtotaal Verkeer	103.904.947	172.981.872	145.998.162	130.648.565	73.772.533	103.467.407
Projectkosten OV						
Netwerk Openbaar Vervoer	145.674.100	244.286.610	107.905.515	122.306.737	26.525.702	15.300.000
Subtotaal OV	145.674.100	244.286.610	107.905.515	122.306.737	26.525.702	15.300.000
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel ¹⁾	4.785.800	4.789.100	2.077.400	2.077.400	2.077.400	2.077.400
Subtotaal Apparaatslasten	4.785.800	4.789.100	2.077.400	2.077.400	2.077.400	2.077.400
Totaal lasten	254.364.847	422.057.582	255.981.077	255.032.702	102.375.635	120.844.807
Baten						
Onttrekking fonds BDU	232.364.847	422.057.582	167.192.098	206.368.169	53.711.102	77.472.273
Overige inkomsten	22.000.000	0	88.788.979	48.664.533	48.664.533	43.372.534
Totaal baten	254.364.847	422.057.582	255.981.077	255.032.702	102.375.635	120.844.807
Resultaat	0	0	0	0	0	0

¹⁾ Tot en met 2017 werden binnen de programma's de totale apparaatslasten verantwoord. Met ingang van begrotingsjaar 2018 wordt conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording de overhead verantwoord in een apart overzicht. Zie hiervoor hoofdstuk 4.2 Overhead.

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De toename in 2017 en 2018 wordt veroorzaakt door bestedingen in het kader van de Rotterdamsebaan.

Fiets- en ketenmobiliteit

De bestedingen stijgen door twee grote fietsprojecten (Fietstunnel Station Delft Zuid en Fietsviaduct A4 bij Ypenburg).

Verkeersveiligheid

Vanaf 2018 ontstaat op dit onderdeel meer bestedingsruimte doordat met de invoering van één vast subsidieplafond voor kleine projecten de vaste deelbudgetten van de hiervoor genoemde onderdelen binnen de voormalige regio Haaglanden zijn afgeschaft.

Netwerk openbaar vervoer

De toename in bestedingen in de jaren 2017 t/m 2019 wordt grotendeels veroorzaakt door de investeringen in Hoekse Lijn, NRR/actieprogramma Regionaal OV en Bleizo. Voor deze projecten geldt dat in 2017 de meeste bestedingen staan gepland.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. Met ingang van de Begroting 2018 dient overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het gaat om een andere manier van presenteren. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Overige inkomsten

Als volgt te specificeren:

Overig inkomsten	bedragen in euro's
Incidentele rijksbijdrage Actieprogramma Regionaal OV (AROV)	5.292.000
Incidentele rijksbijdrage programma Beter Benutten Vervolg	29.584.436
Incidentele rijksbijdrage Rotterdamsebaan	53.912.543
Totaal	88.788.979

Hoofdstuk 3 Versterken Economisch Vestigingsklimaat

3.1 De inhoudelijke ambities

De Agenda Economisch Vestigingsklimaat van 2014 beschrijft een aantal strategische thema's die invloed uitoefenen op de economische toekomst van de MRDH. Deze zijn leidend geweest in de opbouw van het eerste werkprogramma en de indeling van Werkvelden. Inmiddels bieden het Regionaal Investeringsprogramma (2016) en de Roadmap Next Economy (2016) uitgewerkte visies op het economische landschap van de regio. Deze visies bieden respectievelijk 'transitiepaden' en 'invalshoeken' als kaders van waaruit activiteiten van EV plaatsvinden.

Invalshoeken Regionaal Investeringsprogramma	Transitiepaden Roadmap Next Economy
Vernieuwen economie	Smart Energy Delta
Vernieuwen energie	Smart Digital Delta
Vernieuwen verbindingen	Circular Economy
Vernieuwen stad & omgeving	Entrepreneurial Region Next Society

De Roadmap Next Economy (RNE) voedt het Regionaal Investeringsprogramma met investeringsprojecten en tezamen vormen ze één samenhangend pakket. Naast projecten geeft de RNE ook een toekomstbeeld van de economie van de regio tot 2030.

Sinds januari 2015 pakken de gemeenten gezamenlijk deze uitdagingen aan, met als overkoepelende ambitie:

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt aan een Europese topregio. De 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.

Voor het programma Economisch Vestigingsklimaat (EV) is leidend dat activiteiten bijdragen aan de versterking van de regionale economie. Daarbij wordt voortdurend getoetst aan bovenstaande kaders én aan de doorvertaling naar de maatschappelijke opgaven: het creëren van meer werkgelegenheid, hogere economische groei en het versterken van de concurrentiepositie van de regio.

De ambitie van de regiogemeenten vraagt om een samenwerkingswijze waarin alle betrokken partijen vanuit hun eigen rol een bijdrage leveren. Met deze gebundelde kracht kan adequaat en met massa worden gereageerd en geanticipeerd op mondiale trends. Samenwerking vindt plaats zonder hiërarchie en op basis van vrijwilligheid en is gebaseerd op de overtuiging dat het geheel meer is dan de som der delen. Dit heeft de afgelopen jaren al gestalte gekregen in de uitvoering van vele activiteiten. In de Begroting 2018 wordt de samenwerking voortgezet in activiteiten op de volgende zes werkvelden:

1. Werklocaties;
2. Smart infrastructure;
3. Branding;
4. Clusterversterking;
5. Onderwijs en arbeidsmarkt;
6. Economie landelijk gebied.

De leerervaringen van 2015 en 2016, de inzichten uit de Roadmap Next Economy en de ondersteuning van het Regionaal Investeringsprogramma hebben invloed op de invulling van de werkvelden. Zo is inmiddels een onderscheid gemaakt tussen de vrijetijdseconomie van stedelijke recreatie (naar de ommelanden) en internationaal toerisme. Ook wordt er niet meer ingezet op het versterken van economische clusters met een 'clusteraanpak', maar worden de projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma gezien als dé versterkende activiteiten.

3.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs de indeling van de zes werkvelden. In deze begroting wordt achtereenvolgens per werkveld antwoord gegeven op de vragen Wat willen we bereiken? en Wat gaan we daarvoor doen?

3.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?

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?

Een goed functionerende ruimtelijke structuur (detailhandel, kantoren, bedrijventerreinen), waarbij vraag- en aanbod in evenwicht zijn, er ruimte is voor groei van bedrijven, clusterversterking wordt ondersteund en ook in kleinere kernen voldoende voorzieningen aanwezig zijn.

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

1. We maken programmeringsafspraken voor werklocaties op basis van actuele agenda's en toetsen nieuwe initiatieven aan de agenda's via regionale afstemming. Daarnaast ondersteunen we de Taskforce Detailhandel. Voor detailhandel en kantoren is al een Agenda opgesteld. In 2017 gebeurt

dit ook voor het onderdeel bedrijventerreinen. Hiermee heeft de regio kaders om nieuwe initiatieven regionaal af te stemmen. Voor een uitgebreidere benadering van de vraagstukken in de winkelmarkt (meer dan het toetsen van initiatieven) zal in 2017 een Taskforce Detailhandel worden opgericht. In deze taskforce zal in 2018 in ieder geval vanuit een aantal gemeenten op ambtelijk niveau worden deelgenomen. In deze taskforce gaat het bijvoorbeeld over de revitalisering van centra, de beknelling van sommige centra in een sterke regio en de aanpak van leegstand.

2. We stimuleren gebiedsontwikkeling van kantorenlocaties. Het creëren van beweging in 16 aandachtsgebieden in de MRDH, omdat ze van bovengemiddelde waarde (kunnen) zijn voor de ruimtelijke economische structuur van de metropoolregio. In een aantal gebieden betreft het transformatie of revitalisering, maar in andere gebieden gaat het over sloop of juist de bouw van kantoren. Ook combinaties komen voor. In 2017 worden voor 16 gebieden (die liggen in 9 gemeenten) in de MRDH factsheets/gebiedsperspectieven opgesteld. Mogelijk volgen daar in 2018 vervolgvactiteiten uit voor de MRDH.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Provincie Zuid-Holland
- Brancheorganisaties (o.a. VNO-NCW West, MKB Nederland, Detailhandel Nederland)
- Winkeliersverenigingen
- Vastgoedeigenaren
- Projectontwikkelaars
- Acquisitiepartijen

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 Agenda EV en het Regionaal Investeringsprogramma neemt de verdere ontwikkeling van (duurzame) energie infrastructuur een belangrijke plaats in. Versterking van de energie infrastructuur biedt kansen voor het creëren van massa en schaalvoordelen bij het duurzaam opwekken en distribueren van energie. Het op metropoolschaal versterken van het netwerk voor duurzame energievoorziening schept mogelijkheden voor innovaties en biedt door deze opschaling meer kansen voor 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. Naast aandacht voor energie infrastructuur wordt vanuit het werkveld ook de ontwikkeling van ICT infrastructuur ondersteund, onder andere gekoppeld aan de ontwikkeling van automatisch vervoer.

Wat willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

Begin 2017 is ten behoeve van de bovengenoemde doelstelling een aantal projecten geïdentificeerd binnen dit werkveld, voortkomend uit de Agenda EV en het Regionaal Investeringsprogramma:

1. Projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma: vanuit het werkveld Smart Infrastructure wordt

een aantal projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma getrokken en ondersteund. Het gaat daarbij onder meer om het Fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM), Next Generation Woonwijken, geothermie en warmte infrastructuur.

2. Voortzetten van het bestuurlijk en ambtelijk Netwerk Energie: Met het Netwerk Energie biedt de MRDH de gemeenten een platform om met elkaar en de provincie Zuid-Holland in gesprek te gaan over lokale en regionale energithema's. Daarbij staan kennisuitwisseling en het delen van ervaringen centraal.
3. Interreg subsidie verduurzamen VvE's: In 2018 wordt via de Interreg subsidie E=0 cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen.
4. Faciliteren van het Netwerk Duurzaam Inkopen: Dit netwerk faciliteert ontmoetingen en kennisuitwisseling gericht op innovatiegericht en duurzaam inkopen. In 2018 zullen de vraaggestuurde themasessies en marktontmoetingsdagen rondom specifieke thema's worden voortgezet. Daarnaast wordt een koppeling gelegd met de fieldlab infrastructuur om de kans op adoptie van innovaties ten behoeve van maatschappelijke vraagstukken te vergroten. Zo kunnen de gemeenten binnen de MRDH invullingen geven aan een rol als launching customer.

Welke partners zijn betrokken?

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

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 (IQ) 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 2018?

1. Regionale uitvoering van de brandingstrategie.
De doelstelling hiervan is een actief gebruik van de regionale brandingstrategie en de ontwikkelde toolkit door alle bij het project betrokken stakeholders. Hiertoe zullen we samen met IQ verder

werken aan de uitvoering van de regiobranding. Focus ligt hierbij op implementatie van de regionale branding in de uitvoeringsstrategieën van de betrokken regionale stakeholders (o.a. triple helix partners EPZ, stedelijke en regionale marketing- en acquisitieorganisaties).

2. Citybranding/Internationaal Toerisme.

Verdieping van de samenwerking tussen Delft, Den Haag en Rotterdam op het gebied van internationaal toerisme. Doelen zijn: het aantrekken van meer internationale toeristen naar de regio; het verlengen van de verblijfsduur van deze internationale toeristen; het verhogen van de toeristische bestedingen; hetgeen moet resulteren in een groter economisch draagvlak voor recreatieve en culturele voorzieningen. Activiteiten volgen uit het in 2017 op te stellen plan door het Regionaal Overleg Stedelijk Toerisme (Rotterdam, Den Haag, Delft, MRDH). Indien in 2017 positief wordt besloten over een tourist card voor de regio wordt voor 2018 ook inzet van de MRDH voorzien.

Welke partners zijn betrokken?

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

Clusterversterking

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.

De mogelijkheden die nieuwe technologieën in dit kader bieden worden onvoldoende verzilverd. Voor het regionale bedrijfsleven is het een hele uitdaging om deze mogelijkheden te benutten in hun innovatieprocessen. Het vraagt om specifieke kennis van een groot aantal nieuwe technologieën, nieuwe klanten en nieuwe markten. Het is, met name voor het MKB, onmogelijk om al deze kennis zelf in huis te halen. Tegelijkertijd is voor de overheden de urgentie om nieuwe technologieën te benutten in relatie tot het oplossen van maatschappelijke vraagstukken in relatie tot zorg, welzijn, duurzaamheid en veiligheid net zo groot.

Innovatienetwerken rondom specifieke sectoren of clusters bieden hiertoe een oplossing met onder andere fieldlabs als aanjager van economische vernieuwing, cross-over samenwerking en het

aanpakken van maatschappelijke vraagstukken. Fieldlabs zijn praktijkomgevingen waarin bedrijven en kennisinstellingen doelgericht smart (next economy) producten en technologieën (uit)ontwikkelen, testen en implementeren. Ook versterken ze verbindingen met onderzoek, onderwijs en beleid op specifieke thema's, uniek binnen Europa. Fieldlabs zijn publiek private samenwerkingsverbanden en hebben vaak een fysieke faciliteit of infrastructuur. Bovendien geven de fieldlabs invulling aan de ambitie om als regio een 'real life testing ground' te zijn voor internationaal exporteerbare producten en diensten. Daarnaast kent de metropoolregio Rotterdam Den Haag een aantal grote maar ook kleinschalige campussen waarvan de bijdrage aan innovatievraagstukken van grote waarde is.

Wat willen we bereiken?

De MRDH wil een sterk economisch netwerk tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen binnen de metropoolregio bewerkstelligen. Dat netwerk 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 2018?

1. Fieldlabinfrastructuur. De MRDH zal in samenwerking met PZH, IQ en TNO de fieldlabs actief blijven ondersteunen in 2018. Dat doen we op het niveau van de *fieldlabinfrastructuur*; het netwerk van 15 fieldlabs dat in 2016 is gestart en dat een springplank vormt voor cross-over samenwerking en innovaties (www.mrdh.nl/fieldlabszh).
Het kernteam Fieldlabinfrastructuur zal de 15 huidige (en mogelijk in de toekomst meer of andere) fieldlabs ondersteunen met:
 - voortzetting ontmoetingen tussen de fieldlab-betrokkenen, met focus op cross-over samenwerking, organisatie, marketing, governance, financiering en andere relevante skills;
 - (inter)regionale en (inter)nationale afstemming van strategische agenda's (Brainport Eindhoven, Topsectoren, Smart Industry-agenda, EU);
 - mobiliseren van financieringsbronnen, zowel vanuit publieke als private partijen, onder meer door benutten van de vliegwielfuncties van het Investeringsprogramma;
 - gemeenschappelijke branding/marketing en communicatie. Gebruik maken van en input geven aan de toolkit Real Life Testing Ground;
 - verbinding met regionale start up/scale up initiatieven;
 - organiseren van vraagarticulatie tussen de overheid en de fieldlabs voor maatschappelijke vraagstukken die spelen bij meerdere gemeenten binnen MRDH/PZH, zodat de overheid launching customer kan worden van innovaties vanuit de fieldlabs;
 - samenwerking fieldlabs en kennis- en onderwijsinstellingen in de onderwijsgroep van de Roadmap Next Economy, gericht op vernieuwing van onderwijscurricula op alle niveaus en mogelijkheden tot omscholing en bijscholing.
2. Ondersteunen van de samenwerking tussen de universiteiten van Leiden, Delft, Erasmus Universiteit (LDE) en Wageningen UR. We willen een optimale benutting bereiken van kennis en kunde bij de universiteiten in de regio ten behoeve van cross-over vraagstukken, aantrekkelijke campussen als innovatieve hotspots in de regio en een rode loper voor (buitenlands) talent. Hiertoe gaan we (in 2017):
 - campusprojecten ondersteunen in het Regionaal Investeringsprogramma;
 - een koppeling leggen tussen de Centers van de LDE-samenwerking en de fieldlabs waar dit mogelijk is;
 - afstemming en een nadere uitwerking van het Wageningen UR convenant organiseren en
 - vraaggestuurd faciliteren van samenwerking regionale campussen.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Provincie Zuid-Holland
- InnovationQuarter
- Universiteiten (LDE en Wageningen UR)
- Regionale campussen
- TNO
- Fieldlabs Zuid-Holland
- Clusterorganisaties / triple helix samenwerkingsverbanden
- Lokale ondernemersnetwerken

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 daarvoor doen in 2018?

1. Verkennen kennisbasis reshoring en het organiseren van gerichte ondersteuning voor bedrijven die reshoring overwegen. Reshoring is het terughalen van bedrijfsactiviteiten uit het buitenland - vooral lagelonenlanden - naar het eigen land. In brede zin is de term reshoring ook van toepassing op het bewust in eigen land behouden van bedrijfsactiviteiten en het juist niet verplaatsen van werk naar lagelonenlanden. Deze gerichte ondersteuning wordt ingevuld met de Reshoringstool MKB die is ontwikkeld door de Universiteit van Tilburg en de gemeente Tilburg. Deze tool ondersteunt kleine en middelgrote bedrijven bij het inschatten van de kosten van het al dan niet outsourcen of

terughalen van de productie. InnovationQuarter en een aantal gemeentelijke accounthouders worden gepositioneerd om reshoring volwassen onderdeel te laten zijn van acquisitiesgesprekken. Eind 2017 wordt de tool geëvalueerd en afhankelijk van de resultaten van deze evaluatie wordt gekeken of ondersteuning middels de tool wordt voorgezet in 2018 en welke partij(en) de bekostiging daarvan logischerwijze moet(en) dragen.

2. Beter aansluiting van onderwijs op arbeidsmarkt: regionale skills agenda voor de toekomst. In 2017 wordt een regionale skills agenda voor de toekomst opgesteld en een actieplan skills inclusief vervolgaafspraken over de uitvoering ontwikkeld. In 2018 wordt op basis van deze vervolgaafspraken het actieplan uitgevoerd door de betrokken partijen.

Welke partners zijn betrokken?

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

Economie landelijk gebied

Inleiding

Het landelijk gebied van de metropoolregio 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 regio.

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. In dit Perspectief op het Landschap zijn verschillende projecten benoemd die kunnen bijdragen aan een sterk vestigingsklimaat. De activiteiten van de MRDH hebben zich in 2016 en 2017 gericht op het versterken van de verbindingen tussen de steden en de omliggende groengebieden. Het gaat enerzijds om de fysieke verbindingen zoals de fietsinfrastructuur en waterverbindingen, en anderzijds om het verbeteren van de bekendheid van het landelijk gebied bij de stedeling om hiermee de economische potentie van de groengebieden als bestemming voor recreatie te vergroten. Wereldwijd wordt er meer geld verdiend met recreatie en toerisme dan met de auto-industrie. De economische waarde van de sector toerisme en recreatie voor onze regio kan worden vergroot door het aanbod te beteren en beter te vermarkten, waarbij de stedeling een belangrijke doelgroep is.

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 aanbod draagt bij aan de identiteit van de metropoolregio als aantrekkelijk gebied om te wonen en te werken. De economische dragers van het landelijk gebied worden versterkt, zowel de agrarische sector als de sector toerisme en recreatie.

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

In 2016 en 2017 is ten behoeve van bovengenoemde doelstelling gewerkt aan een viertal projecten binnen dit werkveld. Deze projecten lopen nog door in 2018.

1. **Hollandse Banen:** de Hollandse Banen zijn kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeer routes die het stedelijk gebied verbinden met het landschap (van kerktoren en koopgoot naar koe) voor recreatief gebruik of om over te forensen. Met de aanleg van Hollandse Banen worden stedelijke bereikbaarheid, gezondheid en nieuwe economische perspectieven bij elkaar gebracht. Samen met de provincie Zuid-Holland en de Vervoersautoriteit is in 2017 een analyse uitgevoerd van het fietsnetwerk (utilitair, recreatief, Hollandse Banen, snelfietsroutes) om te komen tot een schaa sprong in het metropoolaan fietsnetwerk. De investeringsvoorstellen voor twee pilots met gemeenten, PZH en MRDH om het Hollandse Banen concept te testen zijn uitgewerkt en zullen in 2018 worden uitgevoerd. In 2017 is met de gemeenten een financieringsstrategie ontwikkeld voor het gehele netwerk (mogelijkheden EU, betrokkenheid Rijk), in 2018 zal deze strategie worden geconcretiseerd bijvoorbeeld door het starten van een EU-project.
2. **Waterverbindingen:** versterking van de waterverbindingen in de metropoolregio leidt tot versterking van het toeristisch recreatief potentieel. In het Investeringsprogramma is een aantal projecten benoemd die de gemeenten in dit kader gaan oppakken. Een van de projecten is de verkenning naar een doorsteek van de Rotte naar de Rijn en de Vliet. Dit traject is de ontbrekende schakel in het recreatieve waternetwerk. De resultaten van de haalbaarheidsstudie die in 2017 is uitgevoerd met stakeholders zullen in 2018 verder worden gebracht mits daar in 2017 bestuurlijk commitment op is verkregen. Een van de aspecten die zal worden uitgewerkt, is de financieringsmogelijkheid. Het EU Interreg project SWARE kan hierbij behulpzaam zijn. De gemeenten Zoetermeer en Alphen aan den Rijn trekken het project met ondersteuning van de MRDH.

De provincie Zuid-Holland heeft een aantal activiteiten ingezet om de samenhang en kennisontwikkeling bij de realisatie van waterverbindingen te versterken. Het Interreg project SWARE richt zich op de versterking van waterrecreatie als economisch perspectief in combinatie met cultuurhistorie en natuurontwikkeling. Daarnaast wordt met stakeholders gewerkt aan de samenwerkingskaart voor waterrecreatie. De MRDH ondersteunt daar waar nodig de projecten en maakt de verbinding, en focust daarbij op de realisatiemogelijkheden van de waterprojecten uit het Regionale Investeringsprogramma.

3. **Regionale samenwerking vrijetijdseconomie.** In 2016 is, onder voorzitterschap van Edo Haan, de burgemeester van Maassluis, de Alliantie Vrijetijdseconomie opgericht. Doel van de Alliantie is om de economische potentie van de groengebieden in onze regio te vergroten. In 2016 en 2017 is dit in regionaal verband geconcretiseerd door de bekendheid van de groene gebieden bij de stedeling te verbeteren. Er is door de gemeenten, met ondersteuning van de MRDH, een grote publieksactie georganiseerd gericht op een specifiek weekend waarvoor vernieuwende recreatieve arrangementen zijn ontwikkeld en gepromoot in de stedelijke gebieden. Dit resulteert in nieuwe verdienmodellen voor de ondernemers in het landelijk gebied en biedt kansen voor de regio om zich te profileren als een 'complete' regio voor verschillende vormen van toerisme en recreatie. Afhankelijk van de evaluatie in de tweede helft van 2017 zal hier in 2018 een vervolg aan worden gegeven.

4. Versterken kennisbasis voor het landschap met kennisinstituten. Onderbouwen en begeleiden van de activiteiten die bijdragen aan de versterking van de economie van het landelijk gebied en/of het landschap als vestigingsfactor is een doorlopende activiteit die afhankelijk van de vraag vanuit de samenwerkende gemeenten wordt ingevuld.

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

3.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3 Economisch vestigingsklimaat

bedragen in euro's

	Geraamde Realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten						
Subtotaal programmakosten	4.716.292	3.392.700	3.790.500	3.607.900	3.600.300	3.600.300
Subtotaal directe kosten personeel ¹⁾	2.339.700	2.353.000	1.030.100	1.030.100	1.030.100	1.030.100
Totaal lasten	7.055.992	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
Baten						
Inwonerbijdrage	5.664.000	5.745.700	4.600.400	4.600.400	4.600.400	4.600.400
Overige inkomensover- drachten gemeenten	575.106	0	106.100	33.000	30.000	30.000
Overige inkomens- drachten provincie	20.822	0	0	0	0	0
Overige inkomens- overdrachten EU	0	0	114.100	4.600	0	0
Totaal baten	6.259.928	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
Resultaat voor reserve- mutaties	-796.064	0	0	0	0	0
Onttrekking aan Egalisatie- reserve EV	796.064	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

¹⁾ Tot en met 2017 werden binnen de programma's de totale apparaatslasten verantwoord. Met ingang van begrotingsjaar 2018 wordt conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording de overhead verantwoord in een apart overzicht. Zie hiervoor hoofdstuk 4.2 Overhead.

De Begroting 2018 bestaat voor € 3.790.500 uit programmakosten en voor € 1.030.100 uit directe kosten personeel. Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert binnen deze kaders de begroting uit en verantwoordt zich hierover. De bestuurscommissie kan accenten aanbrengen door bijvoorbeeld meer in te zetten op de Bijdrageregeling ten laste van het budget voor de werkvelden en omgekeerd. Hierna volgt de indicatieve verdeling van de programmakosten.

Programmamakosten

De programmakosten van € 3.790.500 bestaan uit de volgende onderdelen:

1. € 800.000 programmabudget voor de zes werkvelden en de ondersteunende activiteiten voor het Regionaal Investeringsprogramma;
2. € 2.770.300 voor projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking Economisch Vestigingsklimaat MRDH 2015;
3. € 190.200 voor het Europese Interreg NWE project E=0;
4. € 30.000 licentieovereenkomsten Locatus.

Ad 1

Indicatief wordt € 600.000 voor de werkvelden begroot en € 200.000 voor programmabrede en overstijgende opgaven. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2016 de notitie 'Uitvoering Regionaal Investeringsprogramma' vastgesteld. Hiermee heeft zij ingestemd met het creëren van 'vliegwiel', dat wil zeggen generieke ondersteuning voor projectontwikkeling. Het gaat dus niet om ondersteuning op specifieke gemeentelijke projecten waarvoor de gemeenten zelf in de lead zijn. Die ondersteuning dienen de gemeenten zelf te bekostigen. De generieke ondersteuning komt - in lijn met de door te belasten apparaatslasten - voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU. Een andere overkoepelende opgave is de Regiomonitor. Het betreft de jaarlijkse actualisering van één regionale dataset op het gebied van economie en mobiliteit.

Ad 2

De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking Economisch Vestigingsklimaat MRDH 2015 (Bijdrageregeling EV) de bevoegdheid om binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de realisering van de ambities uit de Agenda Economisch Vestigingsklimaat.

In de Bijdrageregeling staat opgenomen welke projecten voor een bijdrage in aanmerking komen:

- A. projecten die bijdragen aan het beter functioneren van het gebied als één ruimtelijk economisch systeem;
- B. 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;
- C. projecten die bijdragen aan de versterking van één van de werkvelden van de Agenda Economisch Vestigingsklimaat.

Aanvragen die voldoen aan de genoemde voorwaarden worden daarnaast beoordeeld 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.

Vanzelfsprekend zal de focus voor de inzet van deze middelen zoveel mogelijk gericht zijn op projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma.

Ad 3

Via de Europese Interreg NWE subsidie E=0 wordt cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen. Europa draagt 60% (€ 114.100) van de kosten en de gemeenten financieren 40% (€ 76.100). Als penvoerder van het project verantwoordt de MRDH de totale projectbegroting, dus zowel het EU deel als het gemeentelijk deel.

Ad 4

De MRDH heeft een licentieovereenkomst met Locatus voor het gebruiksrecht van databestanden. Verschillende gemeenten maken gebruik van deze licentieovereenkomst en worden voor hun aandeel doorbelast door de MRDH. Dit gemeentelijke aandeel wordt als budget toegevoegd aan de begroting.

Directe kosten personeel

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat, met uitzondering van de overhead functies. Met ingang van de Begroting 2018 dient overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het gaat om een andere manier van presenteren. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2017 met € 0,02 (Kadernota MRDH Begroting 2018) naar € 2,51 per inwoner; voor 2018 is dat een totaalbedrag van € 5,8 miljoen.

Van die € 2,51 wordt maximaal € 1,03 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,48 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het Economisch Vestigingsklimaat.

Een deel van de € 5,8 miljoen inwonerbijdrage, € 1,2 miljoen, wordt ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt € 4,6 miljoen verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende gemeentelijke bijdragen of Europese bijdragen.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

Betreft voor € 76.100 de gemeentelijke cofinanciering van het Europese Interreg NWE project E=0. Zie ook de toelichting bij de lasten. Voor € 30.000 betreft dit het gemeentelijke aandeel in de licentie-overeenkomst met Locatus.

Overige inkomensoverdrachten EU

Betreft de Europese bijdrage aan het Interreg NWE project E=0. Zie ook de toelichting bij de lasten.

Hoofdstuk 4 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

4.1 Algemene dekkingsmiddelen

Bij de MRDH kunnen de volgende algemene dekkingsmiddelen worden onderscheiden:

1. Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)
2. Inwonerbijdrage
3. Financiering

BDU

Voor de bekostiging van haar Regionaal Verkeer- en Vervoerbeleid (wettelijke taak) ontvangt de MRDH jaarlijks via het ministerie van Infrastructuur en Milieu een conform de Uitvoeringsregeling BDU verkeer en vervoer vastgesteld deel van de zogenaamde Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. In onderstaande tabel zijn de geraamde te ontvangen jaarbedragen binnen de kaders van deze begroting opgenomen:

BDU inkomsten	bedragen in euro's					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	493.537.757	492.057.000	471.793.000	471.764.000	471.025.200	471.183.400

Inwonerbijdrage

Het programma Economisch Vestigingsklimaat inclusief de daaraan toe te rekenen apparaatslasten wordt bekostigd uit een door de deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner op basis van het door het CBS vastgestelde inwonertal per gemeente op 1 januari van het voorgaande begrotingsjaar.

Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2018 € 2,51. Daarvan mag maximaal € 1,03 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten. De totale bijdrage voor 2018 is geraamd op € 5.847.700. In hoofdstuk 8 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

De opbrengsten van de financieringsfunctie worden uitsluitend bepaald door de financiering ten behoeve van de regionale OV-bedrijven. De ontvangen rente wordt uitsluitend aangewend voor de bekostiging van de rente die de MRDH ter zake moet betalen aan externe financiers. Daarnaast wordt aan voornoemde OV-bedrijven een risico-opslag in rekening gebracht, die in eerste instantie wordt aangewend voor de vorming van een risicoreserve financieringen en daarna uitsluitend beschikbaar is voor de bekostiging van de programma's binnen de Vervoersautoriteit.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de hoofdstukken 5.1 (Financiering) en 5.3 (Weerstandvermogen en risico's).

4.2 Overhead

Met ingang van de Begroting 2018 dient de overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. In de programma's wordt alleen dat deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en heeft tot doel om de overhead inzichtelijker te maken en organisaties onderling beter te kunnen vergelijken op hun uitgaven hieraan. De definitie van overhead volgens het BBV luidt "alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces".

Volgens de Notitie Overhead van de commissie BBV bestaat overhead in ieder geval uit de volgende functies: 1. Hiërarchisch leidinggevenden; 2. Financiën, toezicht en controle gericht op de eigen organisatie; 3. P&O / HRM; 4. Inkoop; 5. Interne en externe communicatie (niet: projectcommunicatie en medewerkers die bij een projectbureau werken); 6. Juridische zaken; 7. Bestuurszaken en bestuursondersteuning; 8. Informatievoorziening en automatisering; 9. Facilitaire zaken en Huisvesting; 10. DIV; 11. Managementondersteuning.

Het betreft hier zowel de personele als de materiële kosten.

Voor de MRDH betekent dit dat de volgende functies als overhead worden geclassificeerd:

- Alle functies binnen de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur;
- Overig management: Secretaris-Generaal, directeur Va, directeur EV, manager OV, manager Verkeer;
- Overig secretariael: directiesecretariaat Va, directiesecretariaat EV, secretariaat afdeling Verkeer en afdeling OV.

Daarnaast worden de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten ook tot de overhead gerekend.

Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het gaat om een andere manier van presenteren. De directe salariskosten van de medewerkers (inclusief management en secretariaat) van de Vervoersautoriteit worden net als in het begrotingsjaar 2017 ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU. De directe salariskosten (inclusief management en secretariaat) van de medewerkers ten behoeve van het programma Economisch Vestigingsklimaat worden net als in de Begroting 2017 ten laste van de inwonerbijdrage EV gebracht.

Zoals in de Begroting 2017 reeds aangekondigd geven de ervaringen met de overhead aanleiding om de verdeling van de indirecte apparaatslasten opnieuw tegen het licht te houden. Ook nu in het nieuwe functiehuis een duidelijker onderscheid is gemaakt tussen directe functies en centrale functies. Het relatieve formatiebudget van de beide directies blijkt een hanteerbaar criterium om de indirecte apparaatslasten (personele en materiële overhead) toe te delen. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% EV / 80% Va. De verdeelsleutels waren tot nog toe 25% EV / 75% Va. De doorbelasting van de centrale directiefunctie blijft bepaald op 50% EV / 50% Va. Zie voor een toelichting op het nieuwe functiehuis hoofdstuk 5.5 paragraaf Bedrijfsvoering.

Bovenstaande uitgangspunten en verdeelsleutels zijn verwerkt in het volgende overzicht van de overhead:

Overhead

bedragen in euro's

	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten				
Personele overhead Va	2.196.600	2.196.600	2.196.600	2.196.600
Materiële overhead Va	2.267.400	2.267.400	2.267.400	2.267.400
	4.464.000	4.464.000	4.464.000	4.464.000
Personele overhead EV	680.400	680.400	680.400	680.400
Materiële overhead EV	566.800	566.800	566.800	566.800
	1.247.200	1.247.200	1.247.200	1.247.200
Totaal lasten overhead	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Dekking				
Onttrekking fonds BDU	4.464.000	4.464.000	4.464.000	4.464.000
Inwonerbijdrage EV	1.247.200	1.247.200	1.247.200	1.247.200
Totaal dekking	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Resultaat	0	0	0	0

De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf Bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 5.5).

4.3 Vennootschapsbelasting

De MRDH is een gemeenschappelijke regeling en daarmee een publiekrechtelijke rechtspersoon. De Vpb-plicht (Vennootschapsbelasting) 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 overheidstaak. 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 5 Paragrafen

5.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

Het doel van de treasuryfunctie 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 treasuryfunctie liggen vast in de Wet financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (RUDDO, UFDO en BLDO). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 2016. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen en limieten. Ook besteedt het Treasurystatuut aandacht aan de bevoegdheden en administratieve organisatie.

De 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 qua exploitatie normaal gesproken sprake van een goede liquiditeitspositie. Desondanks is er vanaf 2017 wel sprake van een zekere financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:

1. De overname van de financiering van railvoertuigen - en railinfrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET;
2. De geraamde overbesteding in de periode 2019 t/m 2024.

Financiering regionale OV-bedrijven

Het algemeen bestuur van de MRDH heeft op 9 december 2016 besloten in te stemmen met het voorstel om HTM Personenvervoer N.V. (inclusief HTM Railvoertuigen B.V. en HTM Railinfra B.V.) en RET N.V. (inclusief RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V.) goed te keuren als partijen waaraan door de MRDH leningen, garanties en borgstellingen uit hoofde van de publieke taak kunnen worden verstrekt ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur.

Dit besluit is genomen op basis van het tegelijkertijd vastgestelde nieuwe Treasurystatuut 2016 en past binnen de wettelijke taak van de MRDH om binnen haar regio een goed openbaar vervoernetwerk in stand te houden. De genoemde vervoerders worden nu vanuit één instantie ondersteund t.b.v. zowel hun exploitatie als de bekostiging en financiering van hun belangrijkste investeringen. Hiermee wordt ook bewerkstelligd, dat er na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve structureel tenminste € 6 miljoen per jaar meer aan middelen beschikbaar blijft voor de verkeer- en vervoersopgave in deze regio.

Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling zal een toereikende risicoreservering worden opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daartoe wordt jaarlijks een risico-

opslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen in rekening gebracht. De wijze waarop deze reserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde verloop daarvan wordt in de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 5.3) nader toegelicht.

Overbesteding

Volgens de in deze begroting opgenomen meerjarenramingen zijn de bestaande fondsen en inkomsten van de Vervoersautoriteit in de jaren 2019 t/m 2024 niet toereikend voor de geplande uitgaven voor de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer in die jaren. Er is daarmee sprake van overbesteding. Daarvoor zal afhankelijk van de dan nader bepaalde omvang en duur en de dan geldende marktcondities geld moeten worden geleend.

De aan overplanning en overbesteding verbonden risico's en de wijze waarop deze kunnen worden gemitigeerd, zijn onderwerp van een analyse die vanaf medio februari 2017 wordt uitgevoerd. In hoofdstuk 5.3 wordt deze nader toegelicht.

Financieringsbehoefte

De financieringsbehoefte van de MRDH wordt vooral bepaald door de gefaseerde overname van de financiering van de hiervoor genoemde regionale OV-bedrijven van de gemeenten Den Haag en Rotterdam, voor zover hiervoor door de MRDH leningen zullen worden aangetrokken. Daarnaast dient hierbij ook de tijdelijke overbesteding (in de periode 2019 t/m 2024) binnen de Vervoersautoriteit te worden betrokken.

In onderstaand overzicht is de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar gerubriceerd opgenomen (NB in 2016 was er geen sprake van een financieringsbehoefte):

Financieringsbehoefte		bedragen in euro's				
Financieringsbehoefte	2017	2018	2019	2020	2021	
Regionale OV-bedrijven	597.846.694	684.402.773	843.332.795	893.557.066	924.064.088	
Overbesteding	0	0	111.002.391	76.754.022	61.716.340	
Totalen per jaar	597.846.694	684.402.773	954.335.186	970.311.088	985.780.428	

Op basis hiervan zijn de kosten en opbrengsten van de financieringsfunctie per jaar als volgt samen te vatten:

Financieringsfunctie

bedragen in euro's

	2017	2018	2019	2020	2021
Lasten					
Rente OV-bedrijven	8.967.705	10.266.045	12.649.995	13.403.355	13.860.960
Rente overbesteding	0	0	388.508	537.278	432.014
Totaal	8.967.705	10.266.045	13.038.503	13.940.633	14.292.974
Baten					
Rente OV-bedrijven	8.967.705	10.266.045	12.649.995	13.403.355	13.860.960
Risico-opslag OV-bedrijven	4.260.332	4.958.826	5.776.234	6.020.592	6.179.634
Te activeren rente overbesteding	0	0	388.508	537.278	432.014
Totaal	13.228.037	15.224.871	18.814.737	19.961.225	20.472.608
Resultaat voor reservemutaties	-4.260.332	-4.958.826	-5.776.234	-6.020.592	-6.179.634
Dotatie risicoreserve financieringen	4.260.332	4.958.826	4.972.536	2.665.338	2.238.056
Netto resultaat	0	0	-803.698	-3.355.254	-3.941.578

Kosten en opbrengsten van de financieringsfunctie zijn geheel toegerekend aan het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Schatkistbankieren

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.

Renterisicobeheer

Het renterisico dat de MRDH op de vlottende middelen loopt, kan worden getoetst aan de renterisiconorm en de kasgeldlimiet.

De renterisiconorm bedraagt voor 2018 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt dan € 133,3 miljoen.

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2018 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 54,7 miljoen.

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 zijn er drie verbonden partijen: HTM personenvervoer N.V., RET N.V. en de Verkeersonderneming, waarvan hieronder in tabelvorm de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens opgenomen zijn. De verbonden partijen kunnen onderverdeeld worden in vennootschappen en coöperaties (HTM en RET) en stichtingen en verenigingen (Verkeersonderneming).

Naam	HTM Personenvervoer N.V.
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in HTM Personenvervoer N.V. van € 1,- .
Eigen vermogen	Per 31-12-2015: € 87.140.393
Vreemd vermogen	Per 31-12-2015: € 48.099.211
Financieel resultaat	Over 2015: € 6.132.500
Risico's	Geen materiële risico's.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	RET N.V.
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2015: € 158.338.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2015: € 205.288.000
Financieel resultaat	Over 2015: € 6.631.000

Naam	RET N.V. - Vervolg
Risico's	Geen materiële risico's.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	De Verkeersonderneming
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	De Verkeersonderneming heeft als doel het bereikbaar maken en houden van de Rotterdamse haven, stad en regio door o.a. het ontwikkelen en tot uitvoering brengen van innovatieve concepten. Daarnaast verricht de Verkeersonderneming het programmamanagement van het Rotterdamse regionale samenwerkingsprogramma Beter Benutten Vervolg.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de stad, regio en havengebied van Rotterdam.
Deelnemende partijen	De Verkeersonderneming wordt aangestuurd door de Stuurgroep en bijgestaan door de Raad van Advies. De Stuurgroep bestaat uit het ministerie van Infrastructuur en Milieu/RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de MRDH. De Raad van Advies wordt gevormd door de vertegenwoordigers van relevante partners voor de bereikbaarheidsopgave van de Rotterdamse regio, die niet in de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd. Dit zijn Deltalinqs, TLN, EVO, VNO/NCW, MKB Rotterdam, de gemeente Nissewaard, de gemeente Krimpen aan den IJssel, de provincie Zuid-Holland, de politie 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 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.
Eigen vermogen	Per 31-12-2015: € 248.004
Vreemd vermogen	Per 31-12-2015: € 44.651.223
Financieel resultaat	Over 2015: € 76.173
Risico's	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.
Beleidsvoornemens	De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2020.
Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van het samenwerkingsprogramma Beter Benutten Vervolg wordt jaarlijks een monitoringsrapportage opgesteld. Voorts wordt uiterlijk 2 maanden voorafgaande aan het komende jaar een jaarplan opgesteld, 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 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

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 algemeen

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.

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat

De risico's die samenhangen met de strategische agenda Economisch Vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt.

In een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan het programma 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. Deze reserve is in 2015 gevormd en daarmee is voor dit onderdeel sprake van een weerstandsratio van 1,0.

Risico's programma's Vervoersautoriteit

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-middelen aangesproken. Dit heeft tot gevolg dat andere bestedingen ten laste van de BDU-middelen lager worden en/of vertragen.

Financiering regionale OV-bedrijven

Zoals in hoofdstuk 5.1 (Financiering) reeds gemeld, heeft de MRDH in december 2016 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur van de regionale OV-bedrijven overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam.

Dat brengt risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduïd. Daaruit is geconcludeerd dat - mede op grond van het feit dat de MRDH een eerste pandrecht verwerft

over de te financieren activa - een reserve moet worden gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als "laag" geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening. In onderstaande tabel is de op te bouwen risicoreserve in cijfers uitgewerkt:

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar					
	bedragen in euro's				
	2017	2018	2019	2020	2021
Te financieren	757.796.694	684.402.773	843.332.795	893.557.066	924.064.088
Boekwaarde MVA ¹⁾	865.857.107	906.400.520	1.024.517.875	1.050.529.480	1.054.423.835
Economische waarde lager dan balanswaarde	35%	35%	35%	35%	35%
Effect	303.049.988	317.240.182	358.581.256	367.685.318	369.048.342
Economische waarde	562.807.120	589.160.338	665.936.619	682.844.162	685.375.493
Discrepantie lening	194.989.574	95.242.435	177.396.176	210.712.904	238.688.595
Inschatting risico	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	15.599.166	7.619.395	14.191.694	16.857.032	19.095.088
Risicoreserve financieringen primo jaar	0	4.270.251	9.229.077	14.191.694	19.095.088
Opslag	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%
In rekening gebrachte risico-opslag cumulatief	4.270.251	4.958.826	5.776.234	6.020.592	6.179.634
Dekkingstekort/overschot risicoreserve ultimo jaar	-11.328.915	1.609.682	0	0	0

¹⁾ Gecorrigeerd voor jaarlijks aflopende dekkingseisen leningen gemeente Rotterdam en vermeerderd met metrovoertuigen Hoekse Lijn en frequentieverhoging metrolijn E.

Hieruit blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten al in 2018 zal worden bereikt. Ultimo 2018 bedraagt de weerstandsratio voor dit onderdeel 1,2.

Het verschil tussen de in rekening te brengen risico-opslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve wordt vanaf 2019 aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

Overplanning en overbesteding

Het IPVa geeft inzicht in de jaarlijkse stand van zaken van de infrastructurele projecten, de uitgaven aan de OV-concessies en de apparaatskosten. Jaarlijks wordt een doorkijk gegeven naar de komende tien jaren. Binnen dit tijdsverloop kan er sprake zijn van overplanning en/of overbesteding. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, maar altijd met de restrictie dat er binnen een periode van maximaal tien jaar weer een positief saldo ontstaat. Dit beleid is in overeenstemming met een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse.

Overplanning houdt in dat er in enig jaar meer projecten en daarbij behorende uitgaven worden gepland dan er BDU-middelen en/of andere dekkingsbronnen beschikbaar zijn. De praktijk leert namelijk dat vooral de start en doorlooptijd van investeringsprojecten - met name door uitvoerende gemeenten - veelal te optimistisch worden gepland. In de praktijk ijlen de daadwerkelijke bestedingen dan vaak één of meerdere jaren na. Omdat als gevolg daarvan teveel middelen te lang ongebruikt blijven (zie ook de alinea hierna), is bij de oprichting van de MRDH door het algemeen bestuur besloten dat er sprake mag zijn van overplanning.

Het risico van overbesteding is bij overplanning altijd aanwezig. Overbesteding houdt in dat de werkelijke bestedingen in enig jaar hoger zijn dan de voor dat boekjaar beschikbare middelen (BDU en mogelijke andere dekkingsbronnen). De hiervoor genoemde overplanning heeft echter daarnaast ook tot gevolg dat projectuitgaven te optimistisch worden geraamd. Met andere woorden: de in het IPVa per jaar geraamde bestedingen zijn structureel hoger dan de werkelijkheid laat zien. Ter illustratie: bij de Begroting 2017 werd verwacht dat er ultimo 2016 € 136 miljoen aan BDU-middelen beschikbaar zou zijn. Bij de in oktober 2016 opgestelde tweede bestuursrapportage 2016 was dat saldo opgelopen tot € 416,6 miljoen en bij het opstellen van deze Begroting 2018 verder tot € 431,7 miljoen. Intern onderzoek heeft daarnaast geleerd, dat de feitelijke jaarlijkse onderbesteding ten opzichte van het IPVa zich in ieder geval sinds 2011 elk jaar heeft voorgedaan (NB de jaren vóór 2011 zijn niet in dit onderzoek betrokken). Met nadruk zij daarbij vermeld, dat dit niet betekent, dat projecten niet of slechts gedeeltelijk worden uitgevoerd, maar dat zoals hiervoor reeds genoemd de start en doorlooptijd structureel te optimistisch worden ingeschat. Omdat het IPVa de basis vormt voor de begroting, is bij de opstelling daarvan voor het jaar 2018 veel effort gestoken in een meer realistische raming van de kasstromen van de grote projecten. Daarnaast is voor kleine projecten een subsidieplafond van € 30 miljoen per jaar opgenomen. Op deze wijze wordt beter aangesloten bij de daadwerkelijke bestedingen in de afgelopen jaren. Overbesteding zal echter zeer waarschijnlijk vanaf 2019 daadwerkelijk aan de orde zijn.

In een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse is geconcludeerd dat binnen de Vervoersautoriteit eventuele tekorten in een toekomstig jaar kunnen worden opgevangen. Desondanks worden de risico's van overplanning en overbesteding inclusief de daarvoor gestelde limieten te groot geacht. Dit gegeven en de wijze waarop deze risico's kunnen worden gemitigeerd, zijn daarom onderwerp van een vanaf medio februari 2017 uit te voeren extern onderzoek. Daarbij wordt ook de houdbaarheid van de te volgen wijze van begroten voor infrastructurele projecten betrokken.

Beleidsnota

Na afronding van het hiervoor genoemde onderzoek zal de reeds aangekondigde beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH worden opgesteld en ter besluitvorming worden voorgelegd.

Kengetallen

Kengetallen zijn getallen die een verhouding uitdrukken tussen bepaalde onderdelen van de in de jaarrekening opgenomen balans en/of resultatenrekening.

Conform het BBV dienen de volgende kengetallen in de begroting te worden opgenomen:

Kengetallen

in %

	Jaarrekening 2015	Begroting 2017 ¹⁾	Begroting 2018
Netto schuldquote	1,1	69,3	101,1
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	1,1	0,2	-0,8
Solvabiliteitsratio	0,4	0,5	1,1
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,0	1,8	0,8
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

¹⁾ Geactualiseerd.

Opmerkingen

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor de MRDH niet van toepassing.

De netto schuldquote moet inzicht geven in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen (lasten/baten begroting). Het geeft zodoende een indicatie in welke mate de rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de quote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Dit maakt inzichtelijk wat het aandeel is van de verstrekte leningen in de exploitatie. Daarnaast welke invloed de verstrekte leningen hebben op de schuldenlast.

De solvabiliteitsratio drukt het eigen vermogen uit als een percentage van het totale vermogen. Het geeft daarmee inzicht in de mate waarin de MRDH in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. De VNG hanteert als richtlijn een minimum omvang van 20% als norm.

Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio dient het volgende in aanmerking te worden genomen. Ruim 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen de fondsen (met name de BDU Verkeer en Vervoer). De per balansdatum aanwezige fondssaldi zijn daarnaast conform de bepalingen in het BBV als vlottende schulden te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen niet voor elk in de tabel opgenomen (begrotings)jaar zondermeer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH.

Het kengetal structurele exploitatieruimte geeft inzicht in welke mate de structurele lasten gedekt zijn door structurele baten. Dit is van belang om te beoordelen welke structurele ruimte de MRDH heeft om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of structurele daling van de lasten daarvoor nodig is. Een positief percentage betekent dat incidentele lasten deels uit structurele middelen worden gedekt. Een negatief percentage betekent dat structurele lasten deels uit incidentele baten worden gedekt. De in de tabel weergegeven percentages betekenen dat de structurele lasten van de MRDH tenminste volledig worden gedekt door structurele baten.

5.4 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringsen

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

Afschrijvingen

Voor zover niet bij wettelijke bepaling geregeld, gelden de volgende uitgangspunten voor het afschrijvingsbeleid voor de materiële vaste activa:

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

Activa met economisch nut en een verkrijgingsprijs van minder dan € 10.000 worden niet geactiveerd, uitgezonderd gronden en terreinen. Gronden en terreinen worden altijd geactiveerd.

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

De volgende materiële vaste activa met economisch nut worden lineair afgeschreven in:

- A. maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
- B. maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
- C. 5 jaar: telefooninstallaties;
- D. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
- E. 10 jaar: kantoormeubilair.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met maatschappelijk nut

De volgende materiële vaste activa met maatschappelijk nut worden lineair afgeschreven in:

- A. Maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

De eerste afschrijving voor zowel de activa met economisch nut als de activa met maatschappelijk nut start op 1 juli in het jaar van aanschaffing.

Gronden

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

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

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

Inrichting huisvesting Rotterdam

Naar verwachting zal in de laatste maanden van 2017 de nieuwe huisvesting van de MRDH aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik kunnen worden genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar.

Ten behoeve van de noodzakelijke nieuwe inrichting van dit pand is een investeringsbegroting gemaakt tot een totaalbedrag van € 1.230.000. Uitgaande van een volledige besteding van dit bedrag in 2017 zal deze investering in 10 jaar worden afgeschreven.

De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van de nieuwe inrichting en zal dit uitbesteden aan daartoe gespecialiseerde marktpartijen.

Kantoorinventaris, communicatie- en ICT-voorzieningen

De bestaande kantoorvoorzieningen zijn per 1 januari 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Tot en met 2016 zijn geen nieuwe investeringen gedaan.

De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het noodzakelijke onderhoud van deze activa en heeft dit uitbesteed aan meerdere gespecialiseerde marktpartijen.

Personenbussen voor het openbaar vervoer

De MRDH heeft 10 aardgasbussen in eigendom, die vanaf augustus 2017 aan een OV-bedrijf worden verhuurd voor een periode van twee jaar. De gegarandeerde restwaarde van die voertuigen bedraagt na afloop van voornoemde huurperiode € 25.000 per bus. De jaarlijkse afschrijving op deze bussen is daarop aangepast en wordt gedekt uit de BDU Verkeer en Vervoer.

De huurder is verantwoordelijk voor het onderhoud van deze bussen.

Haltevoorzieningen

Conform overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn.abri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in 5 jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM.

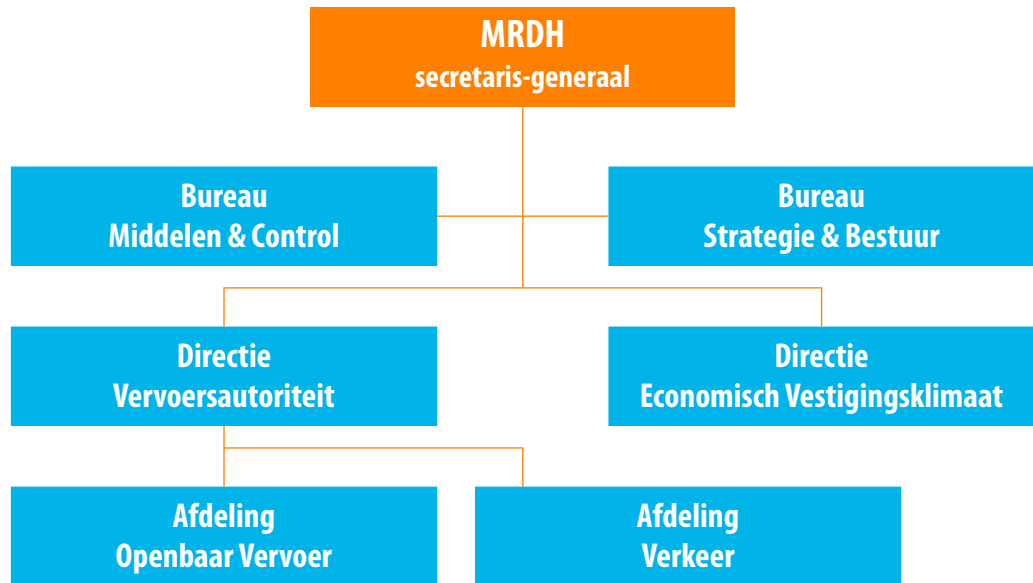
De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2016 bedraagt € 6.787.182.

5.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

In het voorjaar van 2016 heeft de - in de begroting 2017 aangekondigde - tussentijdse evaluatie plaatsgevonden of de huidige werkorganisatie toegerust is op haar taken en aansluit bij de wensen van bestuur, management en medewerkers. In deze evaluatie wordt geconcludeerd dat er met voorrang geïnvesteerd moet worden in het zijn van één MRDH-organisatie met een collegiaal bestuur en management, waarbij er meer focus moet komen op het actiegericht adresseren van de gezamenlijke strategische opgaven en meer aandacht moet komen voor netwerkend werken, intern en extern. Eenheid, strategisch vermogen en netwerkstrategie zijn hierin bepalend. Deze evaluatie heeft geleid tot een voorgestelde organisatiewijziging per 1 juni 2017. De belangrijkste aanpassingen in de hoofdstructuur zijn het terugbrengen van de afdeling bedrijfsvoering tot een bureau Middelen & Control en het inrichten van een bureau Strategie en Bestuur op concernniveau. Uitgangspunt is dat alle stafzaken van de MRDH centraal georganiseerd zijn en dat lijnzaken in de directies Vervoersautoriteit (met de afdelingen Verkeer en Openbaar vervoer) en directie Economisch Vestigingsklimaat zijn ondergebracht.

De MRDH-organisatie ziet er na de organisatiewijziging als volgt uit:



Secretaris-generaal

De MRDH staat onder leiding van de secretaris-generaal. Dit blijft ongewijzigd. De secretaris-generaal is het eerste aanspreekpunt voor het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. De ambtelijke inzet van 1 fte wordt onveranderd gelijkelijk toebedeeld aan de beide directies en komt daarmee voor 50% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 50% ten laste van de BDU verkeer en vervoer.

Vervoersautoriteit (Va)

Binnen de directie Vervoersautoriteit staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en vervoer en Infrastructuur verkeer en vervoer 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. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU verkeer en vervoer.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)

De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat ligt bij de directeur EV. Dit organisatieonderdeel telt 12 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur

De voormalige afdeling Bedrijfsvoering is opgesplitst in twee bureaus: Bureau Middelen & Control (BMC) en Bureau Strategie & Bestuur (BSB). BMC omvat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control, informatiebeheer en facilitaire zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties bestuurs- en directieadviesing en -ondersteuning, communicatie/public affairs, juridische zaken en HRM. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is 21,6 fte. De salarissen van de medewerkers komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 4.2 Overhead.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 2,51 (prijspeil 2018) wordt conform de afspraken maximaal € 1,03 (prijspeil 2018) ingezet voor apparaatslasten.

Voor de salarislasten volgt de MRDH de cao gemeenten. De huidige cao 2016-2017 loopt tot 1 mei 2017. Op 30 april 2017 loopt de huidige cao 2016-2017 af. De eerste voorstellen vanuit de vakbonden voor de inzet bij de nieuwe onderhandelingen laten een cao stijging van 2,5 % zien, voor de looptijd van een jaar (1 mei 2017 tot 1 mei 2018). Voor het jaar 2018 wordt rekening gehouden met deze stijging.

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

bedragen in euro's

Onderdeel	Fte's	Kosten
Secretaris-generaal ¹⁾	1	180.000
Bureau Middelen & Control	10,6	805.100
Bureau Strategie & Bestuur	11	1.078.600
Directie Vervoersautoriteit	5	479.500
Afdeling Verkeer	26	2.327.600
Afdeling Openbaar vervoer	25	2.211.100
Economisch vestigingsklimaat	12,0	1.243.700
Totalen	90,6	8.325.600

¹⁾ De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten. In de praktijk is de bezetting 0,4 fte via een detachering van de gemeentesecretaris van de gemeente Den Haag. De gemeentesecretaris wordt voor 100% betaald door de gemeente Den Haag en is daarvan voor 40% gedetacheerd bij de MRDH als secretaris-generaal. De MRDH vergoedt deze 40% aan de gemeente Den Haag uit de begrote werkgeverslasten. De bezoldiging is conform de WNT regelgeving (Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector), dus binnen de geldende WNT norm. Zie hiervoor de WNT gegevens in de MRDH jaarrekening 2016.

In combinatie met de materiële apparaatslasten en de uitgangspunten van de bepaling en de verdeling van de overhead (zie hoofdstuk 4.2) levert dit de volgende gecompriëerde verdeelmatrix op van de personele en materiële apparaatslasten:

bedragen in euro's

Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer		Inwonerbijdrage EV	
			Programma-kosten Va ¹⁾	Overhead	Programma-kosten EV	Overhead
Personele apparaatslasten						
Secretaris-generaal	1	180.000		90.000		90.000
BMC en BSB	21,6	1.883.700		1.506.900		376.800
Vervoersautoriteit	56	5.018.200	4.418.500	599.700		
Economisch Vestigingsklimaat	12	1.243.700			1.030.100	213.600
Totaal personele apparaatslasten	90,6	8.325.600				
Materiële apparaatslasten						
		2.834.300		2.267.500		566.800
Totalen		11.159.900	4.418.500	4.464.100	1.030.100	1.247.200

¹⁾ Betreft de programma's Exploitatie verkeer en vervoer en Infrastructuur verkeer en vervoer.

De materiële apparaatslasten betreffen de materiële budgetten voor HRM (o.a. opleidingen), financiën (o.a. accountantskosten), facilitair (o.a. huur en servicekosten huisvesting), ICT/DIV (o.a. licenties document management systeem), communicatie (o.a. kosten website), bestuurszaken/ juridische zaken (o.a. vergaderkosten, bekendmakingen besluiten).

Hoofdstuk 6 Financiële begroting

6.1 Overzicht baten en lasten

In het hierna opgenomen overzicht zijn de baten en lasten per programma verantwoord.

Programmabegroting 2018

bedragen in euro's

	Geraamde Realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten per programma						
1 Exploitatie verkeer en OV	366.785.800	430.138.364	400.232.145	393.449.603	393.533.733	389.493.074
2 Infrastructuur verkeer en OV	254.364.847	422.057.582	255.981.077	255.032.702	102.375.635	120.844.807
3 Economisch Vestigingsklimaat	7.055.992	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
4 Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
Overhead ¹⁾	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	630.761.139	860.486.646	666.745.022	658.831.505	506.250.968	520.679.481
Baten per programma						
1 Exploitatie verkeer en OV	366.785.800	434.398.696	405.190.971	398.422.139	396.199.071	391.731.130
2 Infrastructuur verkeer en OV	254.364.847	422.057.582	255.981.077	255.032.702	102.375.635	120.844.807
3 Economisch Vestigingsklimaat	6.259.928	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
4 Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
Overhead	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Totaal	629.965.075	864.746.978	671.703.848	663.804.041	508.916.306	522.917.537
Resultaat voor reservemutaties	-796.064	4.260.332	4.958.826	4.972.536	2.665.338	2.238.056
Onttrekking aan reserves	796.064	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	-4.260.332	-4.958.826	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	0	0	0	0

¹⁾ Overhead t/m 2017 verwerkt in programma's. Zie ook hoofdstuk 4.2 Overhead.

Voor een inhoudelijke toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar wordt verwezen naar de hoofdstukken 2 en 3, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 5.1 (Financiering).

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2018 per taakveld

bedragen in euro's

	Geraamde Realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	112.690.747	182.625.672	153.207.412	137.857.815	80.981.783	110.676.657
2.5 Openbaar vervoer	508.459.900	669.570.274	492.739.760	497.586.029	400.986.953	385.368.219
0.5 Treasury	0	8.967.705	10.266.045	13.038.503	13.940.633	14.292.974
3.1 Economische ontwikkeling	7.055.992	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
0.4 Overhead	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
0.8 Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal	630.761.139	869.454.351	666.745.017	658.831.547	506.250.969	520.679.450
Baten per programma						
2.1 Verkeer en vervoer	112.690.747	182.625.672	153.207.412	137.857.815	80.981.783	110.676.657
2.5 Openbaar vervoer	508.459.900	673.830.606	497.698.586	502.558.565	403.652.291	387.606.275
0.5 Treasury	0	8.967.705	10.266.045	13.038.503	13.940.633	14.292.974
3.1 Economische ontwikkeling	6.259.928	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
0.4 Overhead	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Totaal	629.965.075	873.714.683	671.703.843	663.804.083	508.916.307	522.917.506
Resultaat voor reservemutaties	-796.064	4.260.332	4.958.826	4.972.536	2.665.338	2.238.056
Onttrekking aan reserves	796.064	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	-4.260.332	-4.958.826	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Lasten en baten van het taakveld Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.2. De gespecificeerde toevoeging aan reserves betreft de toevoeging aan de risicoreservering financieringen, zoals toegelicht in hoofdstuk 5.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

6.2 Overzicht incidentele baten en lasten

Inzicht in de incidentele baten en lasten is nodig om in beeld te brengen of de begroting materieel in evenwicht is, dat wil zeggen dat de structurele lasten worden gedekt door structurele baten. De incidentele baten en lasten tellen niet mee voor het materieel evenwicht zijn van de begroting. Onder incidentele baten en lasten worden onder andere de volgende posten verstaan:

- Stortingen in en onttrekkingen aan reserves;
- Bijzondere ontvangen en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen.

De grootste geldstroom, de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) betreft in principe een structurele geldstroom en daarmee een structurele baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt zijn daarmee ook structurele lasten. Wel kunnen er incidenteel middelen aan de BDU worden toegevoegd voor specifieke projecten. De hiermee samenhangende lasten en baten dienen dan wel als incidenteel aangemerkt te worden.

In de hiernavolgende tabel zijn voor de programma's en het onderdeel Overhead de incidentele lasten en baten weergegeven:

Incidentele baten en lasten		bedragen in euro's				
	Geraamde Realisatie	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Lasten						
Exploitatie verkeer en OV	0	23.000.000	0	0	0	0
Infrastructuur verkeer en OV	39.715.100	26.547.600	88.789.000	48.664.500	48.664.500	43.372.500
Economisch Vestigingsklimaat	1.361.900	0	190.200	7.600	0	0
Samenwerkingsverbanden	0	0	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	41.077.000	49.547.600	88.979.200	48.672.100	48.664.500	43.372.500
Baten per programma						
Exploitatie verkeer en OV	0	0	0	0	0	0
Infrastructuur verkeer en OV	49.429.400	38.588.900	88.789.000	48.664.500	48.664.500	43.372.500
Economisch Vestigingsklimaat	565.836	0	190.200	7.600	0	0
Samenwerkingsverbanden	0	0	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	49.995.236	38.588.900	88.979.200	48.672.100	48.664.500	43.372.500
Resultaat voor reservemutaties	8.918.236	-10.958.700	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	796.064	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	-4.260.332	-4.958.826	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	9.714.300	-15.219.032	-4.958.826	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De incidentele last in 2017 betreft de afkoop aan RET van € 23 miljoen voor het verschil in boekwaarde tussen de methodiek annuïtair en lineair afschrijven. Deze last wordt gedekt door structurele BDU inkomsten.

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van Rijk, provincie en gemeenten. Meerjarig gaat het om de volgende lasten/baten (€ miljoen):

Incidentele bijdragen van Rijk, provincie en gemeenten

bedragen in euro's

Project	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Incidentele lasten/baten						
Actieprogramma Regionaal OV (AROV)	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	
Projecten Beter benutten/ Beter Benutten Vervolg	16,8	11,7	29,6			
Bleizo	7	3,6				
Aanlanding Haags Startstation Erasmuslijn (HSE)	10,6					
Rotterdamsebaan		6	53,9	43,4	43,4	43,4
Totaal	39,7	26,5	88,8	48,7	48,7	43,4
Aanvullende Incidentele baten						
Nog te ontvangen eenmalige correctie relatief aandeel BDU		2,3				
Gemeentelijke bijdrage	9,7	9,7				
Mobiliteitsfonds						
Totaal	49,4	38,6	88,8	48,7	48,7	43,4

In de jaren 2016 en 2017 is er nog sprake van een saldo aan incidentele baten. Dit betekent dat er structurele uitgaven worden gedekt met incidentele baten. Met ingang van begrotingsjaar 2018 is er evenwicht tussen de incidentele baten en lasten.

Economisch Vestigingsklimaat

De incidentele inzet in 2016 betreft voornamelijk de afloop van in 2015 gestarte projecten (€ 0,7 miljoen via de Egalisatiereserve EV) en de incidentele bijdragen van Rijk en gemeenten aan de procesmiddelen voor het opstellen van de Roadmap next Economy (€ 0,5 miljoen).

De incidentele inzet 2018 en 2019 betreft de Europese en gemeentelijke inzet op het Interreg project E=0 (zie ook de toelichting binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat).

6.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding

De Begroting 2018 is opgesteld overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. De afschrijvingen zijn lineair en overeenkomstig de in de Financiële verordening opgenomen percentages berekend.

De geraamde baten en lasten zijn toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben, ongeacht of zij tot ontvangsten en uitgaven in het jaar hebben geleid. Rijksbijdragen zijn geraamd volgens het principe van Single Information Single Audit op basis van het baten- en lastenstelsel.

Financiële gevolgen bestand en nieuw beleid

Financiering regionale OV-bedrijven

Het algemeen bestuur van de MRDH heeft op 9 december 2016 besloten in te stemmen met het voorstel om HTM Personenvervoer N.V. (inclusief HTM Railvoertuigen B.V. en HTM Railinfra B.V.) en RET N.V. (inclusief RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V.) goed te keuren als partijen waaraan door de MRDH leningen, garanties en borgstellingen uit hoofde van de publieke taak kunnen worden verstrekt ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur.

De hieruit voortvloeiende financiële gevolgen worden nader toegelicht in hoofdstuk 5.1 (Financiering) en de daaraan verbonden risico's in hoofdstuk 5.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Overplanning en overbesteding

Overplanning en overbesteding is binnen het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer toegestaan, mits het saldo van het fonds BDU binnen tien jaar weer tenminste nul bedraagt. De daaraan verbonden kosten, risico's en de wijze waarop deze (zullen) worden gemitigeerd, worden nader toegelicht in de hoofdstukken 5.1 (Financiering) en 5.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

In het begrotingsjaar 2018 blijft het saldo van het fonds BDU positief en is dit derhalve niet aan de orde.

Geprognoseerde balanscijfers 2018

Onderstaande geprognoseerde balans primo en ultimo 2018 is opgenomen ten behoeve van de berekening van het EMU-saldo (zie hierna) en de voorgeschreven kengetallen in hoofdstuk 5.3.

Geprognosticeerde balans

Activa	31-12-18	31-12-17	Passiva	31-12-18	31-12-17
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa	4.041.885	6.060.139	Eigen vermogen	9.319.158	4.360.332
Haltevoorzieningen	2.996.674	4.891.928	Algemene reserve	100.000	100.000
Verbouwing/inrichting kantoor	1.045.211	1.168.211	Risicoreserve financieringen	4.260.332	0
			Resultaat boekjaar	4.958.826	4.260.332
Financiële vaste activa	684.403.773	597.847.695	Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer	685.481.085	598.925.006
Leningen regionale OV-bedrijven	684.402.772	597.846.694	Garantiesom abri's	1.078.312	1.078.312
Deelnemingen	1.001	1.001	Financiering regionale OV-bedrijven	684.402.773	597.846.694
Totaal vaste activa	688.445.658	603.907.834	Totaal vaste passiva	694.800.243	603.285.338
Flottende activa			Flottende passiva		
Uitzettingen met een rente typische looptijd korter dan één jaar	92.210.285	174.071.804	Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	35.250.000	35.250.000
Rekening-courant 's Rijks schatkist	54.210.285	136.071.804	Crediteuren	35.000.000	35.000.000
Debiteuren	3.000.000	3.000.000	Belastingen	250.000	250.000
Belastingen	35.000.000	35.000.000			
Overlopende activa	30.000.000	30.000.000	Overlopende passiva	83.605.700	172.444.300
Nog te ontvangen opbrengsten	5.000.000	5.000.000	Fondsen	7.105.700	95.944.300
Vooruitbetaalde kosten	25.000.000	25.000.000	Te betalen kosten	75.000.000	75.000.000
			Vooruitontvangen bedragen	1.500.000	1.500.000
Liquide middelen	3.000.000	3.000.000			
Banksaldi	3.000.000	3.000.000			
Totaal vlottende activa	125.210.285	207.071.804	Totaal vlottende passiva	118.855.700	207.694.300
Totaal	813.655.943	810.979.638	Totaal	813.655.943	810.979.638

EMU-saldo

De voorgeschreven berekening van het EMU-saldo is voor de jaren 2017 t/m 2019 opgenomen in onderstaande tabel.

Omschrijving	2017	2018	2019
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	4.260.332	4.958.826	5.776.234
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	1.957.043	2.018.254	2.018.254
Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	-1.230.000	0	0
Berekend EMU-saldo	4.987.375	6.977.080	7.794.488

Arbeidskostengerelateerde verplichtingen

Beloningen tijdens dienstverband

De verschuldigde bedragen wegens vakantietoelage, eindejaars- en levensloopuitkeringen worden sinds de verplichte invoering van het Individueel Keuzebudget vanaf 2017 geheel toegerekend aan het begrotingsjaar, waarin zij zijn verschuldigd.

In de Begroting 2018 zijn geen bedragen opgenomen en/of gereserveerd voor niet opgenomen vakantie- en verlofrechten.

Ten tijde van het opmaken van deze Begroting 2018 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2018.

De MRDH is aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Er zijn geen aanvullende pensioenverplichtingen anders dan door hogere premies.

Investerings

Voor 2018 worden geen investeringen geraamd. Voor een overzicht van de waardering en het onderhoud van de aanwezige materiële vaste activa wordt verwezen naar hoofdstuk 5.4 (Onderhoud kapitaalgoederen).

Financiering

Voor een uitvoerige toelichting op dit item wordt verwezen naar hoofdstuk 5.1 (Financiering).

Reserves

Het verloop van de reserves in de periode 2017 t/m 2021 is opgenomen in de hierna in hoofdstuk 7 opgenomen Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 7 Staat van reserves en fondsen 2017-2021

Staat van reserves en fondsen 2016-2018

Omschrijving	Raming saldo 31-12-2016	Raming toevoeging 2017	Raming onttrekking 2017	Raming saldo 31-12-2017	Raming toevoeging 2018	Raming onttrekking 2018	Raming saldo 31-12-2018
Reserves							
Algemene reserve	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	1.591.164	0	1.591.164	0	0	0	0
Risicoreserve financieringen	0	4.260.332	0	4.260.332	4.958.826	0	9.219.158
Subtotaal reserves	1.691.164	4.260.332	1.591.164	4.360.332	4.958.826	0	9.319.158
Fondsen							
BDU	431.336.664	507.844.860	843.228.241	95.953.283	561.581.979	650.411.592	7.123.670
BOR	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal fondsen	431.336.664	507.844.860	843.228.241	95.953.283	561.581.979	650.411.592	7.123.670
Totaal-Generaal	433.027.828	512.105.192	844.819.405	100.313.615	566.540.805	650.411.592	16.442.828

Staat van reserves en fondsen 2019-2021

Omschrijving	Raming toevoeging 2019	Raming onttrekking 2019	Raming saldo 31-12-2019	Raming toevoeging 2020	Raming onttrekking 2020	Raming saldo 31-12-2020	Raming toevoeging 2021	Raming onttrekking 2021	Raming saldo 31-12-2021
Reserves									
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
Risicoreserve financieringen	4.972.536	0	14.191.694	2.665.338	0	16.857.032	2.238.056	0	19.095.088
Subtotaal reserves	4.972.536	0	14.291.694	2.665.338	0	16.957.032	2.238.056	0	19.195.088
Fondsen									
BDU	521.428.533	639.908.386	-111.356.183	520.689.733	486.432.364	-77.098.814	515.555.934	500.509.252	-62.052.132
BOR	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal fondsen	521.428.533	639.908.386	-111.356.183	520.689.733	486.432.364	-77.098.814	515.555.934	500.509.252	-62.052.132
Totaal-Generaal	526.401.069	639.908.386	-97.064.489	523.355.071	486.432.364	-60.141.782	517.793.990	500.509.252	-42.857.044

Hoofdstuk 8 Inwonerbijdrage per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2018 een bijdrage in het kader van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat (EV).

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2017 ¹⁾	Bijdrage per inwoner	Totaal inwoner bijdrage 2018
Albrandswaard	25.106	2,51	63.016
Barendrecht	48.344	2,51	121.343
Brielle	16.837	2,51	42.261
Capelle aan den IJssel	66.445	2,51	166.777
Delft	101.361	2,51	254.416
Den Haag	524.305	2,51	1.316.006
Hellevoetsluis	38.721	2,51	97.190
Krimpen aan den IJssel	29.139	2,51	73.139
Lansingerland	60.098	2,51	150.846
Leidschendam-Voorburg	74.608	2,51	187.266
Maassluis	32.443	2,51	81.432
Midden-Delfland	19.034	2,51	47.775
Nissewaard	85.398	2,51	214.349
Pijnacker-Nootdorp	52.670	2,51	132.202
Ridderkerk	45.411	2,51	113.982
Rijswijk	51.009	2,51	128.033
Rotterdam	638.221	2,51	1.601.935
Schiedam	77.859	2,51	195.426
Vlaardingen	72.062	2,51	180.876
Wassenaar	26.051	2,51	65.388
Westland	105.636	2,51	265.146
Westvoorne	14.258	2,51	35.788
Zoetermeer	124.745	2,51	313.110
Totaal	2.329.761		5.847.700

¹⁾ Bron: CBS StatLine. Info van 16-3-2017.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2017 met € 0,02 (Kadernota MRDH begroting 2018) naar € 2,51 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2018 € 5,8 miljoen en wordt voor € 4,6 miljoen verantwoord als baten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (Wat mag het kosten? hoofdstuk 3.2.2). Daarnaast wordt ter dekking van de kosten van overhead ten behoeve van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat (hoofdstuk 4.2) € 1,2 miljoen ingezet.

Conform het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 7 december 2016 zal met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonerbijdrage ten behoeve van Verkeer en Vervoer opgaven meer worden geheven.

Hoofdstuk 9 Besluit

De Begroting 2018 inclusief het hierin opgenomen Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2018 vast te stellen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van het meerjarenbeeld 2019-2021;

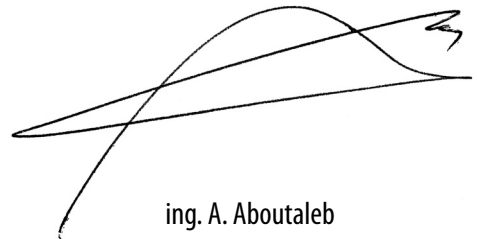
Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 7 juli 2017,

de secretaris-generaal,



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

de voorzitter,



ing. A. Aboutaleb

Bijlage 1 Indicatoren

In deze bijlage zijn net als in de begroting 2017 indicatoren opgenomen. Deze indicatoren zijn ontleend aan de in juni 2016 opgeleverde Regiomonitor 2016 - Economie en Bereikbaarheid. Deze Regiomonitor is ontwikkeld in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de provincie Zuid-Holland in samenwerking met de Economische Programmaraad Zuidvleugel en InnovationQuarter. De volledige monitor is te vinden op de MRDH website: www.mrdh.nl/regiomonitor. Medio 2017 zal een geactualiseerde Regiomonitor worden opgeleverd.

In het gewijzigde Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is daarnaast bij ministeriële regeling een set van verplichte beleidsindicatoren vastgesteld. De insteek van deze set is dat de hiervoor benodigde informatie met een zo gering mogelijke inspanning beschikbaar is (via de website Waarstaatjegemeente.nl). Voor het taakveld Verkeer en Vervoer gaat het om de indicatoren 'Ziekenhuisopname na verkeersongeval met een motorvoertuig' en 'Overige vervoersongevallen met een gewonde fietser'. Voor het taakveld Economie gaat het om de volgende drie indicatoren: 'Functiemenging', 'Bruto gemeentelijk product' en 'Vestigingen (van bedrijven)'. Voor de MRDH begroting wordt ervan uit gegaan dat de deelnemende gemeenten zelf verantwoording afleggen over deze verplichte indicatoren. In deze MRDH begroting worden wel de verplichte indicatoren met betrekking tot bestuur/bedrijfsvoering opgenomen.

Samenvattend is deze bijlage als volgt ingedeeld:

- A. indicatoren programma's Vervoersautoriteit
- B. indicatoren programma Economisch Vestigingsklimaat
- C. indicatoren bestuur/bedrijfsvoering

A. Indicatoren programma's vervoersautoriteit: programma Exploitatie verkeer en vervoer en programma Infrastructuur verkeer en vervoer

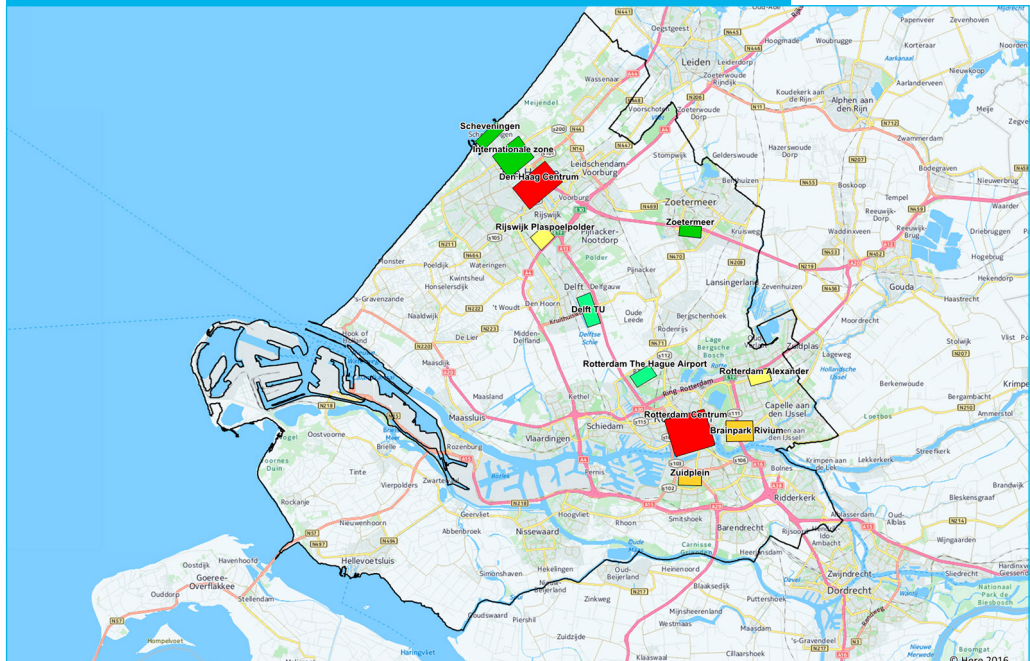
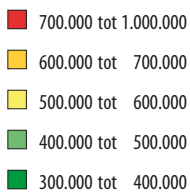
Bereikbaarheidsdoel SBA	Top-eis	Ambitie in 2025 t.o.v. huidige situatie	Nulmeting
Concurrerende economie	Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken.	Toename van 10% voor de 11 belangrijkste locaties.	Beschikbaar.
	Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer.	95% op hoofdwegenet en 90% op onderliggend wegennet.	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 stedenbaanknoppen.	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

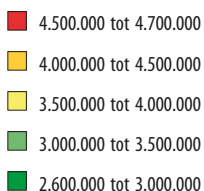
Aantal inwoners in de spits



- 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

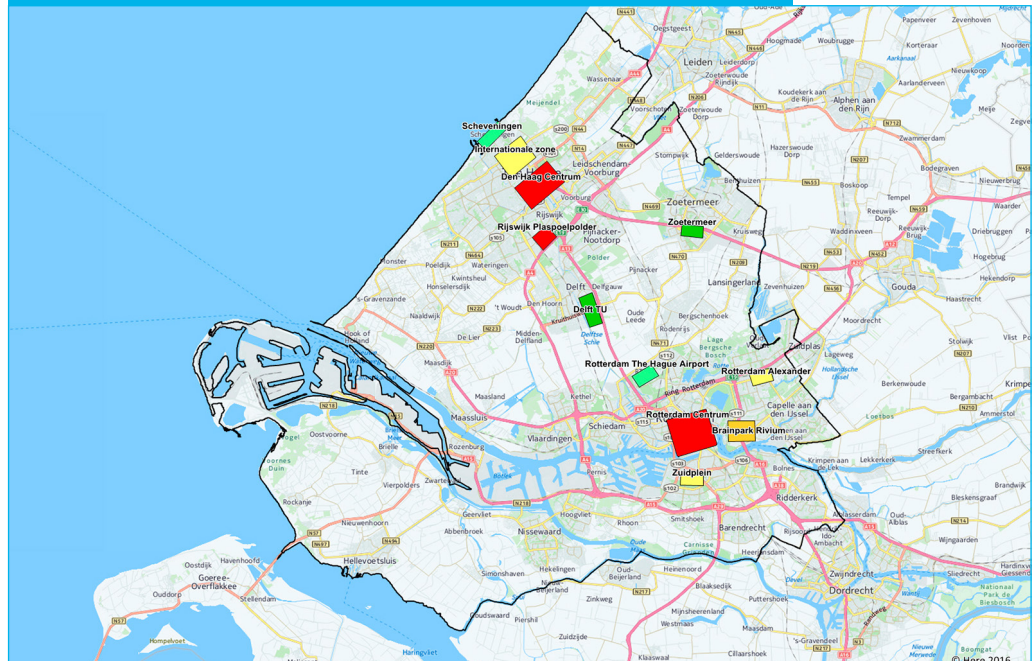
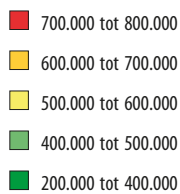
Aantal inwoners in de spits



- 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 min. 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



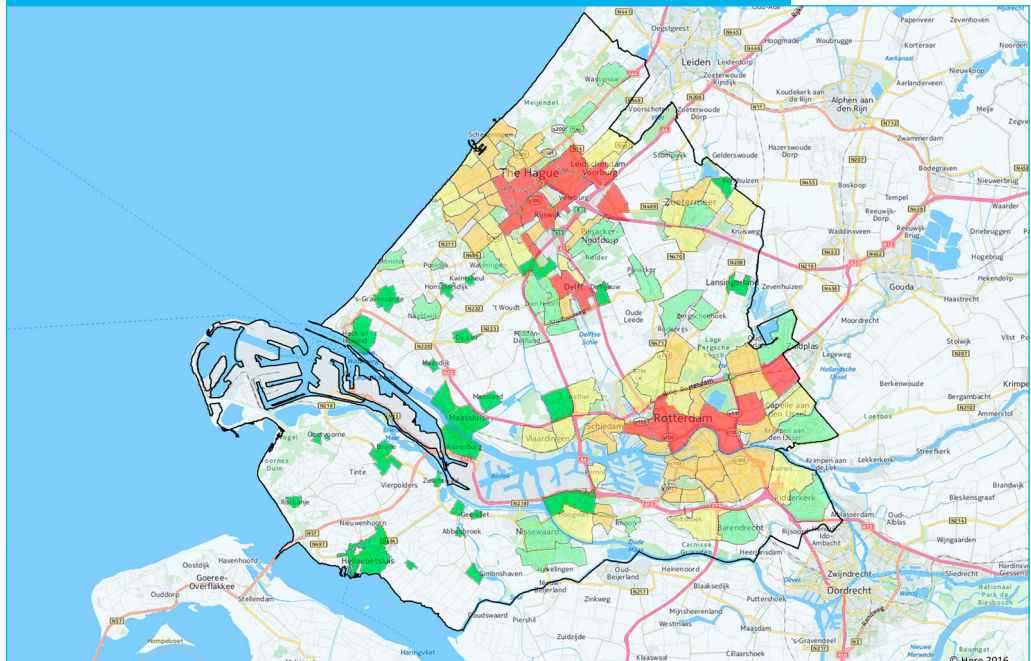
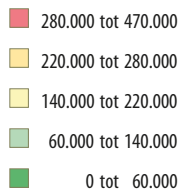
- Bij de fiets is het aantal mensen dat een toplocatie kan bereiken het hoogst bij Rijswijk Plaspoelpolder. Ruim 760.000 mensen kunnen zo'n locatie binnen 45 min. in de spits bereiken. Voor Zoetermeer is het aantal mensen dat binnen 45 min. in de spits de locatie kan bereiken het laagst, ongeveer 230.000.

Kansen voor mensen: Aantal arbeidsplaatsen/voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden 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 min. 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

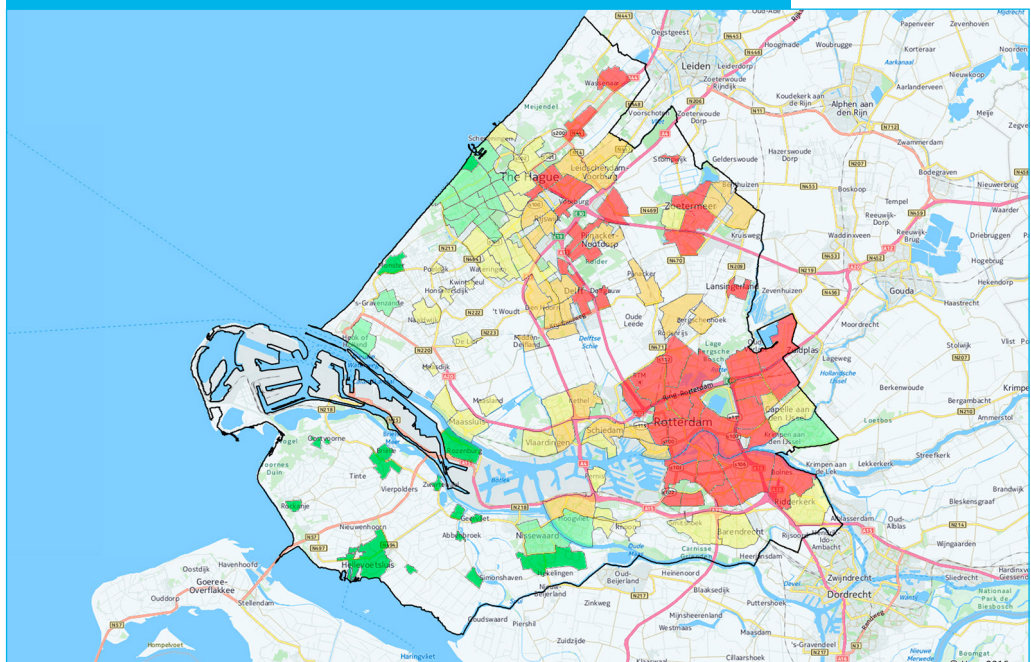
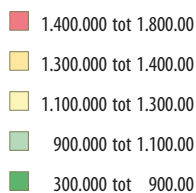
Aantal arbeidsplaatsen in de spits



- Bij het openbaar vervoer is het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een woonwijk bereikt kan worden binnen 45 min. 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 kunnen worden.

Bereik Woonkernen auto 45 minuten

Aantal arbeidsplaatsen in de spits

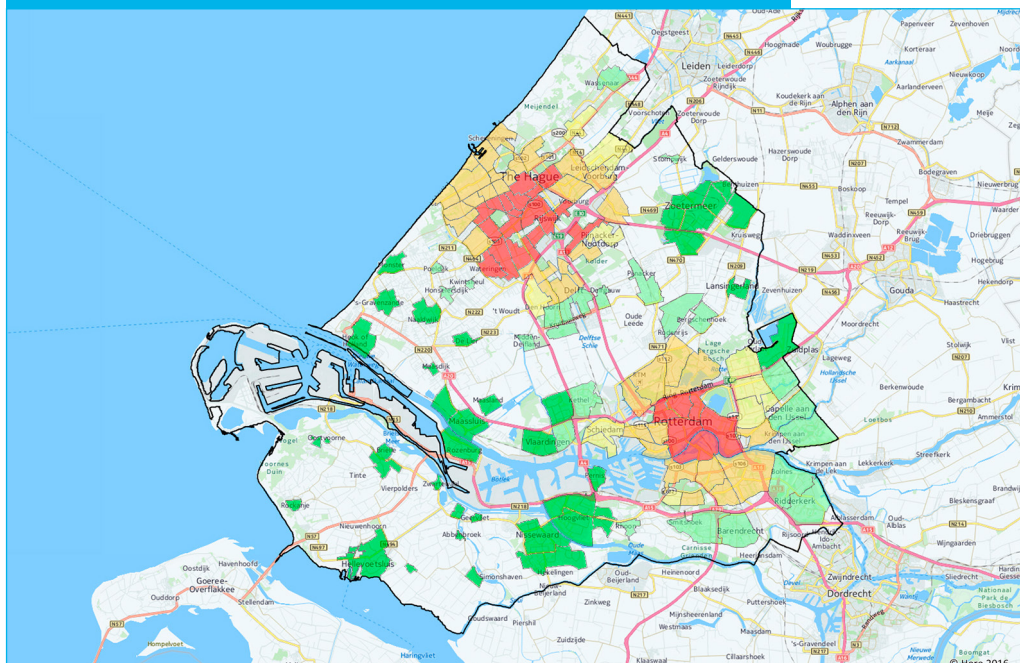
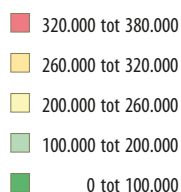


- Bij de auto is het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een woonwijk bereikt kan worden binnen 45 min. in de spits het hoogst in Rotterdam, Den Haag Centrum, Zoetermeer en Wassaenaar. Ook vanuit woonwijken van Den Haag en Delft langs de snelweg kunnen veel arbeidsplaatsen worden bereikt. Vanuit deze wijken kunnen 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 min. 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 metropoolregio en in Zoetermeer geldt dat minder dan 100.000 arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden.

Kwaliteit van plekken: gebruikerswaardering van de stedenbaanknoppen

In 2015 is door NS Stations de klantenwaardering van de stedenbaanknoppen 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
Hoekse Lijn		
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 2017 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 %.

B. Indicatoren programma Economisch vestigingsklimaat per werkveld

1. Werklocaties

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).

2. Smart Infrastructure

Cijfers over duurzame energie zijn in het algemeen nationaal beschikbaar en niet per regio. Bij het CBS zijn over het gebruik van energie door huishoudens en bedrijfstakken data naar regio beschikbaar. Er wordt derhalve gekozen voor eenduidige variabelen die het CBS ter beschikking heeft:

- Verbruik aardgas en elektriciteit van woningen MRDH 2014
 - Aardgas: 54 Peta Joul
 - Elektriciteit: 17 Peta Joul

Bron: CBS.

- Verbruik aardgas en elektriciteit van bedrijven MRDH 2014
 - Aardgas 187 Peta Joul
 - Elektriciteit: 56 Peta Joul

Bron: CBS.

- Elektrische laadpalen: 1961 openbare laadpalen in de metropoolregio (2015).

3. Branding

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

4. Clusterversterking

Aantal banen metropoolregio	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

Bron: LISA.

5. Onderwijs en arbeidsmarkt

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

Instroom technisch onderwijs, MRDH, 2014

MBO techniek	5.911
HBO techniek	4.378
WO techniek	3.976

6. Economie landelijk gebied

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

Ontwikkeling Recreatie en Toerisme sector in landelijk gebied MRDH	
Banen	10.510
Vestigingen	2.070

Bron: LISA, 2015.

WOZ

220.000

bron: CBS, 2015.

C. Indicatoren bestuur/ bedrijfsvoering

#	Taakveld	Indicator	Waarde	Periode
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	0,039 fte per 1000 inwoners	2018
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	0,034 fte per 1000 inwoners	1 januari 2017
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	€ 4,79 per inwoner	2018
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	16,08% van de totale loonsom	2016
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	0,86% van de totale lastenbegroting	2018

Ad 1

In de Begroting 2018 bedraagt de formatie 90,6 Fte. Het aantal inwoners van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2017 2.329.761 (zie hoofdstuk 8).

Ad 2

De bezetting per 1 januari 2017 bedraagt 80,2 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur, bijvoorbeeld ter invulling van de flexibele schil van de MRDH formatie. Deze inhuur is verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2017 2.329.761 (zie hoofdstuk 8).

Ad 3

De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2018 € 11.159.900 (zie hoofdstuk 5.5). Het aantal inwoners van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2017 2.329.761 (zie hoofdstuk 8).

Ad 4

De totale loonsom bedroeg in 2016 € 8.525.300. De externe inhuur bedroeg in 2016 € 1.371.200. Voor ruim 50% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH gemeenten, voornamelijk als invulling van de flexibele schil van de MRDH formatie.

Ad 5

In de Begroting 2018 bedraagt de overhead € 5.711.200 (zie o.a. hoofdstuk 1.3). De totale lasten bedragen € 666.745.000 (zie hoofdstuk 1.3).

Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2018

Inhoudsopgave

1	Inleiding, achtergronden en kaders	85
1.1	De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2018	85
1.2	Werkgebied van de Vervoersautoriteit	86
1.3	Beleidskaders van de Vervoersautoriteit	86
1.4	Uitgangspunten en randvoorwaarden	88
1.5	Harmonisatie van de investeringsprogramma's	88
2	Financiële samenvatting	90
3	Openbaar Vervoer	92
3.1	Projecten in de realisatiefase	92
3.2	Uitwerkingsfase	96
3.3	Verkenningen en planstudies	97
4	Verkeersmanagement en wegenstructuur	99
4.1	Projecten in de realisatiefase	99
4.2	Projecten in de uitwerkingsfase	101
4.3	Verkenningen en planstudies	103
5	Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid	106
5.1	Fiets	106
5.2	Ketenmobiliteit	108
5.3	Verkeersveiligheid	109
5.4	Duurzame mobiliteit	109
6	Beter Benutten	110
6.1	Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg Haaglanden	110
6.2	Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg Rotterdam	111
7	Quick Wins	112

Bijlagen IPVa	113
A Financieel overzicht IPVa 2017 t/m 2027	114
B1 Grote projecten	116
B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger	120
B3 Aanmeldingen	129
B4 Afgesloten projecten 2016	146
C Projectenlijsten Beter Benutten Vervolg	152
D Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid	156
E Afkortingenlijst	159

Hoofdstuk 1 Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2018

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 de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer.

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is de concrete uitwerking van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Het IPVa 2018 is de eerste volledige samenvoeging van de investeringen van de Vervoersautoriteit in de gehele regio.

Het IPVa beschrijft waar de beschikbare financiën aan worden besteed qua investeringen. Voor het bepalen van de investeringsmaatregelen worden 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 een beeld te geven van de status van verkenningen en planstudies.

Per 1 januari 2018 wordt de nieuwe subsidieverordening met uitvoeringsregeling van kracht. De aangemelde projecten worden getoetst aan de nieuwe verordening met betrekking tot de te behalen doelstellingen. Voor kleine projecten (subsidies lager dan € 5 miljoen) is een jaarlijks budget beschikbaar waarvan de omvang jaarlijks door het algemeen bestuur wordt vastgesteld, en met besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit wordt gevuld met projecten. Voor 2018 is een budget van € 30 miljoen beschikbaar voor kleine projecten. Grote projecten worden via een verkenningsfase en planvormingsfase in het IPVa gebracht.

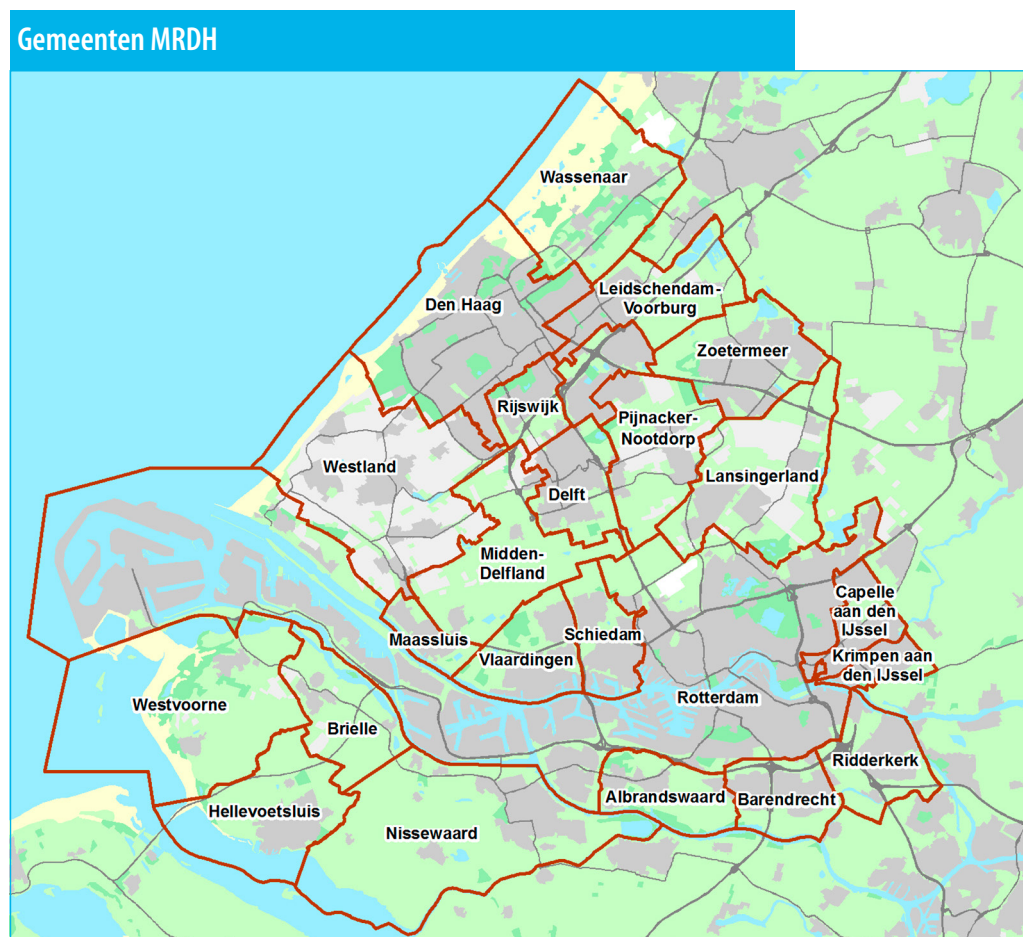
In de hoofdstukken 3 en 4 zijn de grote OV- en wegenprojecten omschreven. De kleine(re) projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa beperkt in omvang en leesbaar blijft. De investeringen voor fietsvoorzieningen, verkeersveiligheid en ketenmobiliteit zijn over het algemeen wat kleiner van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

In hoofdstuk 6 vindt u de beschrijving van wat het Rijk, de regio en het bedrijfsleven samen voorstaan om de bereikbaarheid van de regio over weg, water en spoor op peil te houden en te verbeteren in het kader van Beter Benutten. 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.

Hoofdstuk 7 beschrijft kort de afronding van het samenwerkingsprogramma Quick-Wins.

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 vervoerbeleid 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. 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 Uitvoeringsagenda 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 nadere concretisering daarvan is terug te vinden in de vastgestelde Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.

De hoofddoelen in deze Uitvoeringsagenda 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.

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

Bereikbaarheidsdoel	Top-eis	Ambitie 2025 t.o.v. 2016
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	Gebruikerswaardering van de stedenbaanknopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen
Duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem	- 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	- 10% voor het gehele OV-systeem

In het UAB is een pakket aan maatregelen voorgesteld voor de periode 2016-2025, verdeeld over beleidsvelden en projecten. De voor het IPVa relevante projecten van de UAB zijn geactualiseerd naar de stand per januari 2017 op status/fasering. In bijlage D is deze lijst opgenomen.

1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Naast de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, heeft het IPVa een basis in de Subsidieverordening en Uitvoeringsregeling MRDH 2018. Het IPVa vormt één van de onderleggers voor het Regionaal Investeringsprogramma.

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.

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, wordt in de begroting een aanneme gedaan voor het aandeel kleine projecten. Voor de gehele regio hanteren we voor 2018 een budget van € 30 miljoen voor kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidie kleiner dan € 5 miljoen. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en klein OV (bijvoorbeeld haltetoegankelijkheid) komen. Er zijn binnen dit budget geen schotten. In het budget zijn ook de reserveringen begrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden opgedragen.

Binnen de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van IenM in het kader van Beter Benutten, of bijdragen van mede-overheden. In dit IPVa zal dat alleen zichtbaar zijn wanneer dit relevant is voor de betreffende subsidies.

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 van infrastructurele projecten niet meer genoemd. Voor de fasering houden we aan:

Fasering	
Verkenningen	Er is een probleem geconstateerd, waarbij in een verkenning het nut en de noodzaak van mogelijke oplossingen wordt onderzocht.
Planstudies	Na een afgeronde verkenning is 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) geschikt conform de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend.
Vaststelling	Het project is afgerond en de eindafrekening wordt ingediend. De Vervoersautoriteit verzorgt de financiële vaststelling.

Hoofdstuk 2 Financiële samenvatting

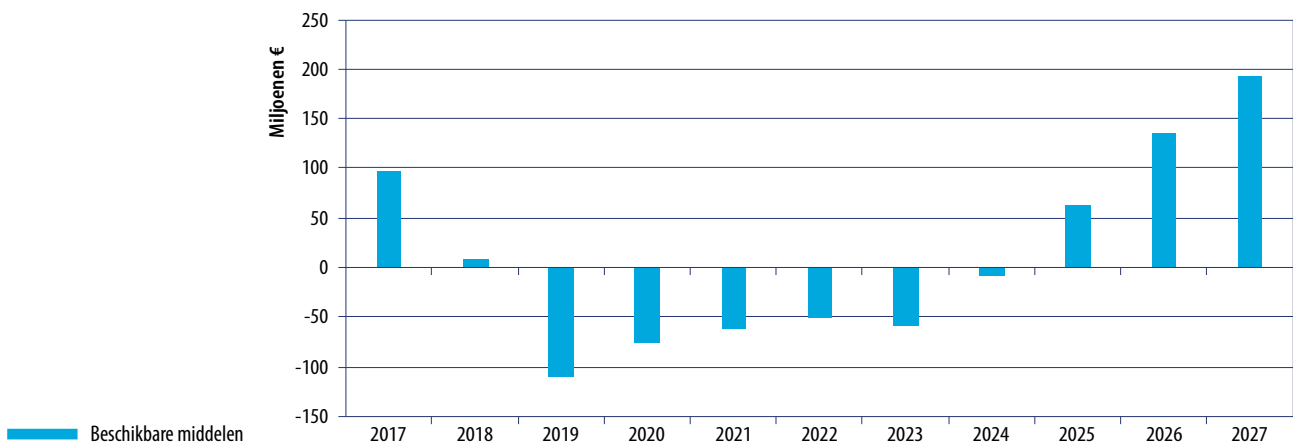
De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Rijksbijdrage, de zogenaamde Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke Rijksbijdragen, zoals gelden voor Beter Benutten Vervolg en het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer en de afronding van Quick Wins, welke integraal onderdeel zijn van de BDU. De inwonerbijdrage zoals de gemeenten in de regio Haaglanden die betaalden, vervalt per 1 januari 2018.

Voor het IPVa 2018 passen we de volgende randvoorwaarden toe:

- er is geen inwonerbijdrage meer vanuit de Haaglanden-gemeenten (voorheen geraamd t/m 2024);
- het programma Gemeentelijke Projecten eindigt per 31 december 2017. Lopende beschikkingen worden conform de oude verordening vastgesteld;
- binnen het jaarlijkse budget voor kleine projecten is er geen aparte oormerking voor fiets- en ketenmobiliteit, educatie, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur en openbaar vervoer;
- de prognose voor beleid en studie is geactualiseerd; de apparaatslasten zijn conform de in deze Begroting 2018 opgenomen cijfers;
- over een periode van tien jaar moet het saldo van de inkomsten en de uitgaven positief sluiten;
- door de jaren heen kan er tijdelijk sprake zijn van overbesteding. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, onder de restrictie van een positief saldo binnen tien jaar;
- de grens tussen grote en kleine projecten ligt op € 5 miljoen subsidie.

In de volgende grafiek is het cumulatieve meerjarenbeeld voor de gehele MRDH van 2017 tot en met 2027 weergegeven. De beschikbare ruimte voor investeringen in Verkeer en OV is vanaf 2019 tot en met 2024 negatief.

Actueel meerjarenbeeld



Hieronder staat een overzicht van de inkomsten en bestedingen in tabelvorm weergegeven. De tabellen geven de geactualiseerde raming 2017, de begroting 2018 en het meerjarenbeeld 2019 -2021 weer.

Meerjarenoverzicht geraamde inkomsten en bestedingen

bedragen in euro's

	2017	2018	2019	2020	2021
Beginstand	431.336.664	95.953.283	7.123.670	-111.356.183	-77.098.814
Inkomsten	507.844.860	561.581.979	521.428.533	520.689.733	515.555.934
Beschikbaar budget	939.181.524	657.535.261	528.552.203	409.333.550	438.457.120
Apparaatslasten	9.287.600	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500
Beleid en programmering Verkeer	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Beleid en programmering OV	4.691.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000
OV exploitatie + B&O	406.981.159	377.934.415	368.379.584	367.560.629	363.168.345
OV netwerk	244.286.610	107.905.515	122.306.737	26.525.702	15.300.000
Verkeer	172.981.872	145.998.162	130.648.565	73.772.533	103.467.407
Uitgaven	843.228.241	650.411.592	639.908.386	486.432.364	500.509.252
Eindstand	95.953.283	7.123.670	-111.356.183	-77.098.814	-62.052.132

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: R-net.

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.

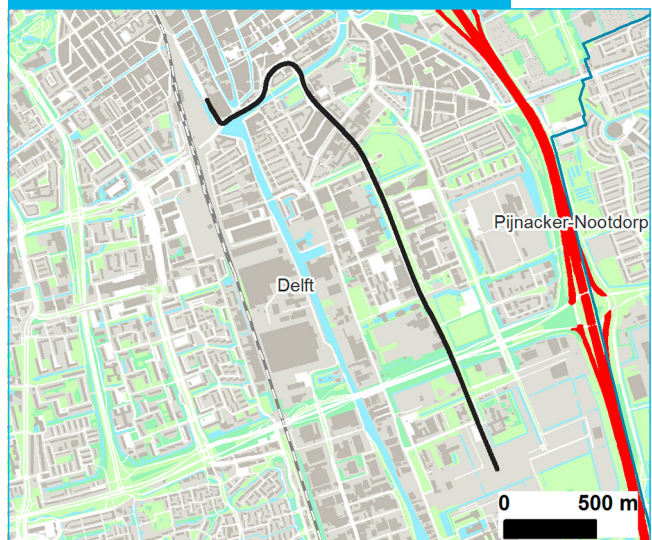
Dit hoofdstuk beschrijft de grootste of meest in het oog springende projecten binnen de MRDH op het gebied van Openbaar Vervoer. De omvang van investeringen en subsidies in 2018 is € 272 miljoen.

3.1 Projecten in de realisatiefase

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	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
MRDH	542	2.667	3.335	5.726	

Infrastructuur Regelen Netwerk RandstadRail en Actieprogramma Regionaal OV (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.

Het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) heeft als doel het OV sneller te maken door knelpunten weg te nemen of trajecten te stroomlijnen. NRR en AROV zijn met elkaar verweven.

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 nog resterende investering van NRR bedraagt € 31 miljoen, dat van AROV € 63 miljoen.

bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Diversen	37.312	31.546	25.828	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 Nesseland. 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 € 325 miljoen.

Hoekse Lijn (metro)



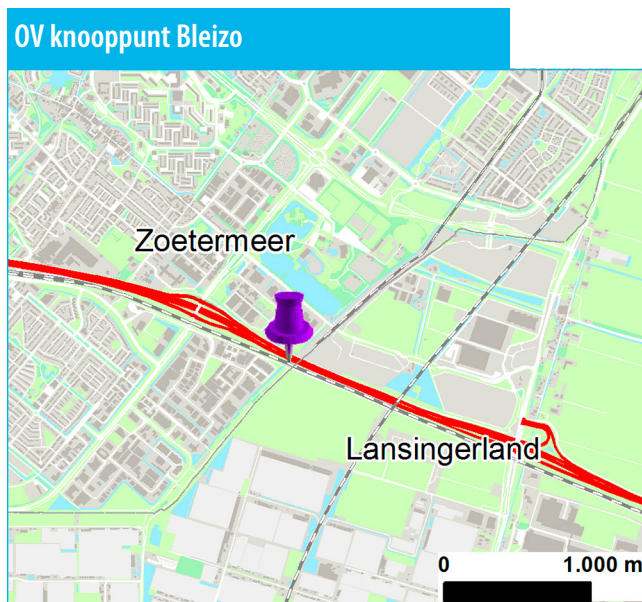
bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
MRDH	162.700	43.500	28.326	0	0

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.

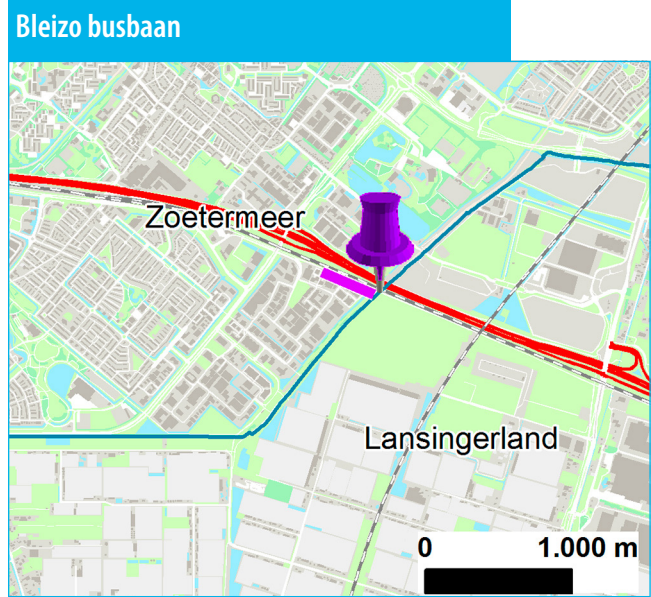


bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Vervoersknoop Bleizo	25.000	19.000	3.980	0	0

Bleizo Hoogwaardig Openbaar Vervoerbaan (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.



bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Vervoersknoop Bleizo	0	2.900	0	0	0

Busplatform Den Haag CS

Het busplatform van Centraal Station wordt vernieuwd. De nieuwe inrichting wordt overzichtelijker en de looproutes korter. Ook past de nieuwe overkapping van het busplatform beter bij de nieuwe OV-terminal.

Het nieuwe busplatform krijgt 10 instapperrons. Deze liggen tegenover de nieuwe wachtruimte voor busreizigers die in de OV terminal komt. De wachtende busreiziger kan de bussen goed overzien vanuit de wachtruimte en de loopafstanden tussen de wachtruimte en de perrons worden korter. Ook krijgt het busplatform een nieuwe overkapping. Verder wordt het busplatform zo ingericht, dat busreizigers zo veel mogelijk afgeschermd zijn tegen wind en regen en komt er een vernieuwd 'paviljoen' met voorzieningen voor touringcar reizigers en buschauffeurs.

bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Den Haag	3.625	3.625	0	0	0

3.2 Uitwerkingsfase

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.

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 is er in het geheel nog geen dekking. De totale investering wordt geraamd op € 40 miljoen.

Tramlijn 1 Scheveningen-Delft



bijdrage MRDH x € 1.000

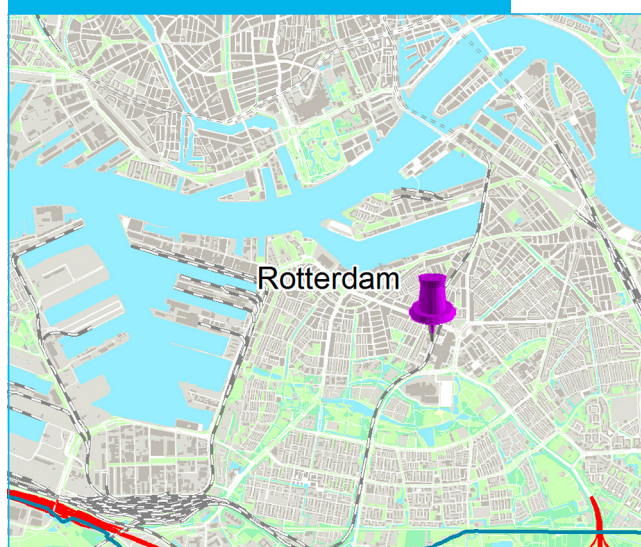
Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Metropoolregio	0	0	PM	0	0

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.

OV knooppunt Hart van Zuid



Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Rotterdam/MRDH	0	0	6.000	6.000	0

3.3 Verkenningen en planstudies

Netwerkstudies: schaa sprong OV Den Haag 2040, OV plan Rotterdam en Netwerkvisie RandstadRail, driehoek Rotterdam-Den Haag-Zoetermeer

Het openbaar vervoer in Rotterdam en Den Haag kent een goede oppervlakte dekking. Het voldoet momenteel goed voor stedelijke verplaatsingen, maar is wel traag. In het Oostland is het netwerk voor RandstadRail nog niet sluitend. Met de voorziene inwonersaanwas en de ambitie om de reisafstand tussen wonen en werken binnen de regio te beperken tot drie kwartier, moet een verkenning worden gemaakt van de te nemen maatregelen voor de OV-infrastructuur. De belangrijke onderzoeksonderwerpen zijn: de groei van passagiers door inwonersaanwas en door het verschuiven van auto naar OV, een goede bereikbaarheid van de economische toplocaties, en snellere verbindingen tussen wonen en werken. Dit alles onder het oogmerk dat de beschikbare financiën voor exploitatie, beheer en onderhoud onder druk staan.

De verkenningen worden in de tweede helft van 2017 opgeleverd.

Verkenning HOV Westland

Een verkenning naar hoogwaardig openbaar vervoer op de corridor Den Haag - Westland - Rotterdam. De provincie Zuid-Holland onderzoekt mogelijkheden vanuit haar wegbeheerdersrol en haar expertise op het gebied van R-net, de Vervoersautoriteit vanuit de wettelijke rol als concessieverlener.

Tramlijn naar Norfolkterrein Scheveningen

Van 2016 tot 2022 wordt in Scheveningen Haven, vooral op het voormalige Norfolk-terrein, woningen, winkels en bedrijfsruimten gebouwd. Dit gebied moet in de toekomst ook goed bereikbaar zijn. Daarom onderzoekt de gemeente de mogelijkheid van een nieuwe tramverbinding naar Scheveningen Haven.

Aansluiting 4-sporigheid Schiedam

De aansluiting van 4 sporen bij Schiedam betreft rijksinfrastructuur, bereden door de NS in een rijksconcessie. Met (een MRDH-bijdrage aan) de werkzaamheden wordt beoogd:

- meer robuustheid te creëren op de sporen tussen Den Haag en Rotterdam;
- de mogelijkheid te vergroten om een Intercity-stop op Schiedam Centrum in de PHS-dienstregeling in te passen;
- een betekenisvolle stap te zetten naar volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam;
- alle perrons op Schiedam Centrum te blijven gebruiken;
- het gebruik van de Hoekse Lijn sporen te continueren door ze te integreren in het spoortraject Den Haag - Rotterdam;
- de aanlanding van de Eurostar op perron 1 van Rotterdam Centraal goed te regelen.

Planstudie samenloopdeel RandstadRail en uitloopspoor

Het aantal reizigers op de RandstadRail groeit snel. Zowel de lijnen naar Zoetermeer (RandstadRail lijn 3 en 4) als de metro naar Rotterdam (de E-lijn), worden boven verwachting gebruikt.

Er ontstaan op dit moment capaciteitsproblemen op metrolijn E in de ochtendspits tussen halte Rodenrijs en Rotterdam CS. Met de verwachte groei van het gebruik van RandstadRail komt de noodzaak om de capaciteit van RandstadRail uit te breiden.

Deze uitbreiding stuit echter op de beperking van de capaciteit van de infrastructuur. Het spoor tussen de haltes Laan van NOI en Leidschenveen wordt nu door zowel de tramlijnen naar Zoetermeer als naar Rotterdam gebruikt, het zogenaamde samenloopdeel.

Uit de planstudie moet volgen welke mogelijkheden er zijn om toch de vervoerscapaciteit uit te breiden, zowel op korte termijn als op lange termijn.

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 Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 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 Metropoolregio op het gebied van verkeersmanagement en wegenstructuur. Voor 2018 zijn de investeringen en subsidies geraamd op € 184 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 medio 2020, verbetert de leefbaarheid in Voorburg en langs de Haagweg te Rijswijk. De totale kosten voor dit project bedragen € 474 miljoen.

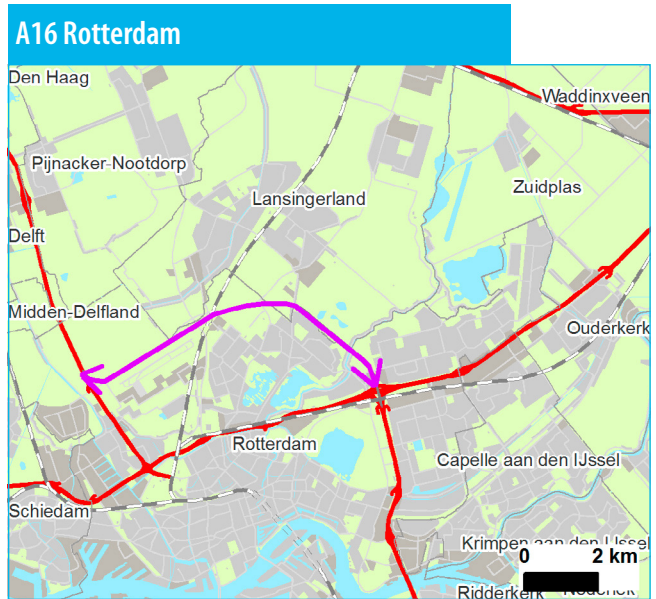


bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Den Haag	6.017	94.056	68.373	43.373	156.674

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.

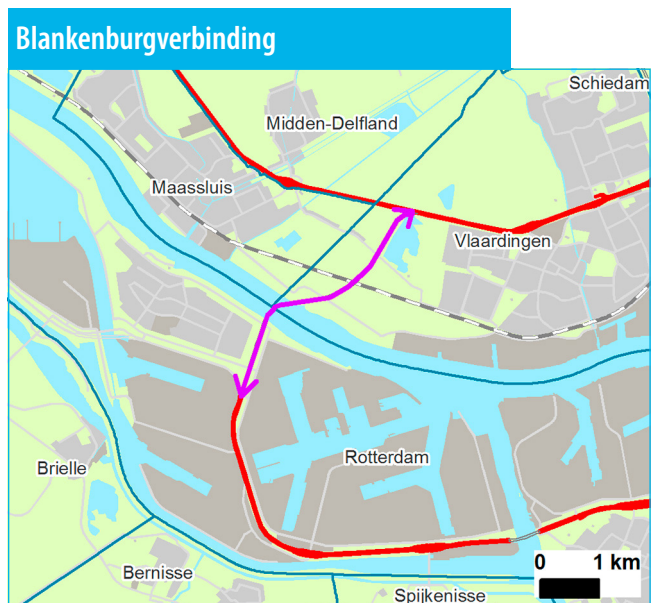


bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
RWS	64.035	0	0	0	0

Spoorkruising Marathonweg (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 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	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Vlaardingen	5.450	0	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. De bijdrage van de MRDH aan dit project bedraagt € 8,6 miljoen.



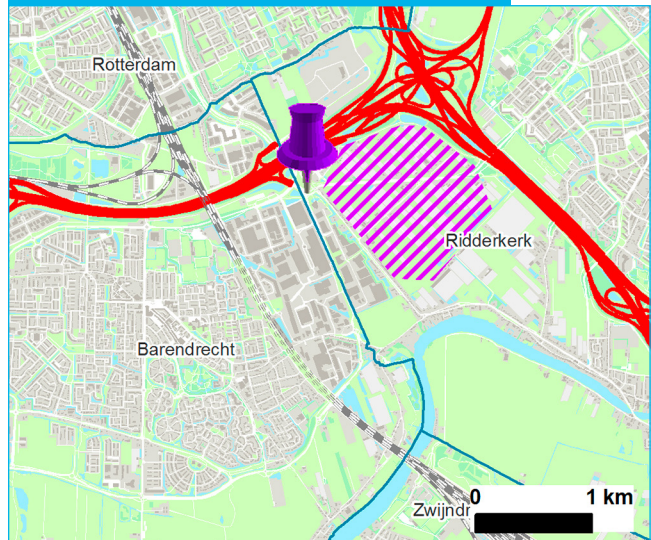
bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Gemeente Rotterdam	0	4.300	4.300	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

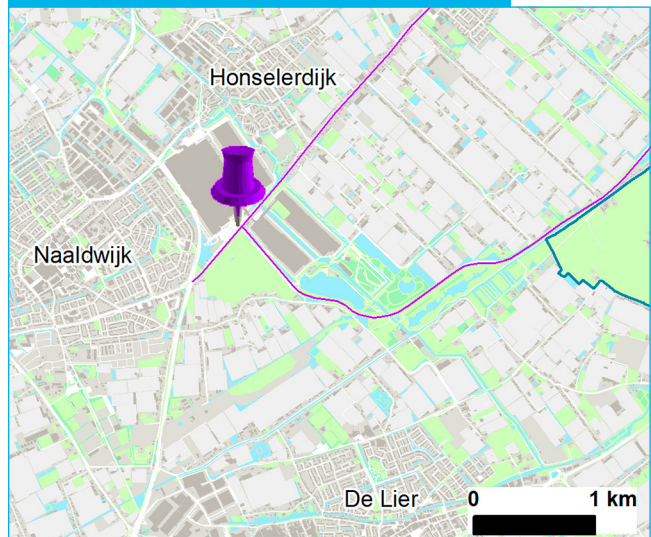


Projecttrekker	bijdrage MRDH x € 1.000				
	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
GR Nieuw Reijerwaard	0	5.250	0	0	0

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



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 overstekbaarheid te verbeteren, waarbij de functionaliteit van kruisend openbaar vervoer niet aangetast wordt.

Noordwestelijke hoofdroute Den Haag

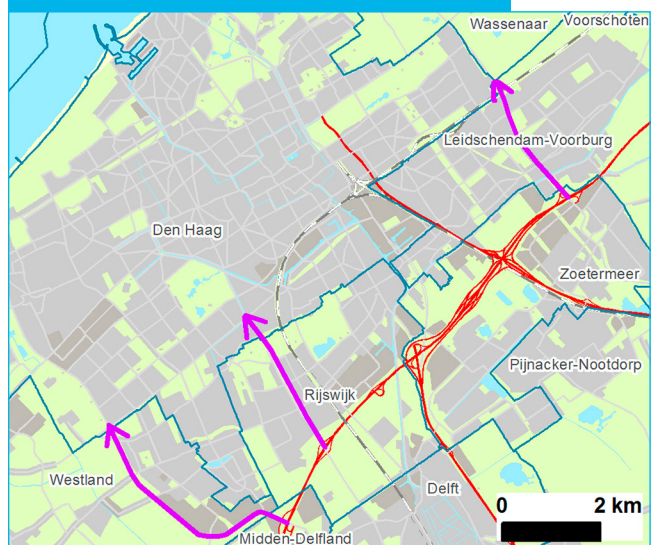


4.3 Verkenningen en planstudies

A4-Passage en Poorten & Inprikkers (Den Haag en omgeving)

In de MIRT-verkenning Haaglanden is vastgesteld dat de A4-Passage en de Poorten & Inprikkers essentiële schakels zijn in het netwerk van de Zuidvleugel en van belang voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in dit deel van de regio. 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

A4 inprikkers



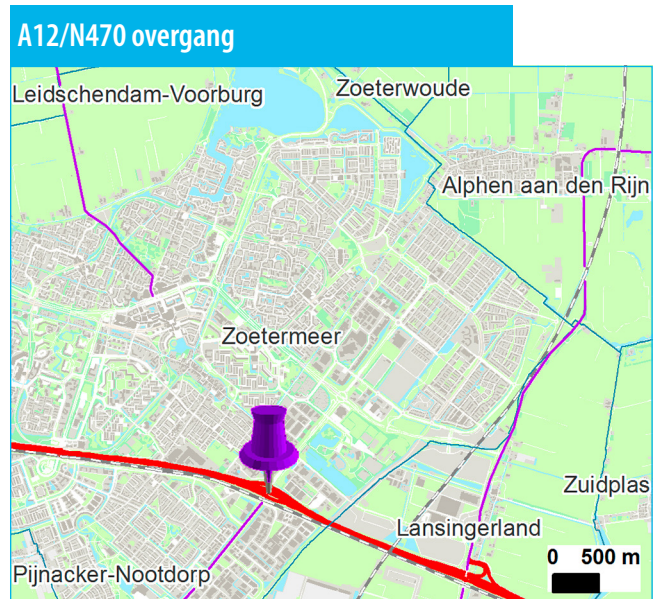
vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen Beatrixlaan en Den Hoorn en aanpassingen aan de N14. De provincie Zuid-Holland neemt maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute. Realisatie vindt plaats voor 2020. De Metropoolregio, gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-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	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Den Haag, Rijswijk, RWS	0	0	0	0	65.208

Verbetering van de verkeersafwikkeling 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.



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. In het najaar 2017 kan gezamenlijk met de afronding van het MIRT-onderzoek, met inachtneming van de geactualiseerde NMCA (2017) en de verdere invulling van het programma Zuidelijke Randstad besluitvorming over een volgende stap plaatsvinden.

N44 Wassenaar

De gemeente Wassenaar start een verkenning naar de doorstroming van en leefbaarheid rond de A44/N44. Hierbij zijn in ieder geval het traject van het kruispunt Den Deijl tot de kruising Deijlerweg, en de kruising met de Van der Oudermeulenlaan aan de orde. De resultaten van de verkenning komen in de loop van 2017/2018 ter tafel.

Programma Aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet (HWN/OWN)

De MRDH onderzoekt in 2017 samen met het Rijk de mogelijkheden voor een programma aansluitingen HWN/OWN, wat onderdeel uitmaakt van de programmatische aanpak. Het betreft de aansluitingen A4/N223 Den Hoorn, A4 - N470 Kruithuisweg - A13, A29/N487, A29/N217, A29/N59 Hellegatsplein, A12/N219, A4/N206, A20 Maasdijk, A20 Vlaardingen, A20 Maassluis Noordzijde en A20 Vlaardingen.

De besluitvorming hierover vindt plaats in het BO-MIRT in het najaar van 2017. Dan wordt duidelijk wat de vervolggaven voor 2018 worden.

Zuidelijke Randweg Den Haag

In het verlengde van de planstudie naar de ongelijkvloerse kruising Erasmusweg/Lozerlaan, start de gemeente Den Haag een verkenning naar het verbeteren van de doorstroming op de Zuidelijke Randweg tot en met de kruising Kijkduinsestraat/Machiel Vrijenhoeklaan (Noordwestelijke Hoofdroute), waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische

kerngebieden via de A4-N211, waaronder Scheveningen Haven. Uitgangspunt is dat de maatregelen uit het bestuursakkoord A4 Passage en Poorten & Inprikkers als gerealiseerd zijn verondersteld. De resultaten van de verkenning komen in de loop van 2017. Dan wordt ook duidelijk wat de vervolgpoging en de regionale betrokkenheid daarbij is.

MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

De regio Rotterdam Den Haag wordt steeds drukker. Als er niets verandert, ontstaan in de toekomst problemen met de doorstroming op de wegen en met stedelijk openbaar vervoer. Er staan de komende jaren veel nieuwe projecten op de rol: A4 Delft-Schiedam (is al open), Hoogfrequent spoorvervoer Den Haag-Rotterdam-Eindhoven, A13/A16 Rotterdam, A4 bij Den Haag en de Blankenburgverbinding. Maar dat is niet voldoende. Daarom is in 2015 een onderzoek gestart vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Daarin wordt bereikbaarheid niet als afzonderlijk vraagstuk behandeld. Er wordt gekeken naar de onderlinge samenhang met ambities en opgaven op het gebied van wonen, werken, natuur, ruimtelijke kwaliteit en economie. We werken in het MIRT-onderzoek op basis van gelijkwaardigheid samen met overheden, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen.

Achtergrondinformatie [MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag](#)

Hoofdstuk 5 Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid

De fiets draagt bij aan drie van de vijf doelen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid: de kwaliteit van plekken, kansen voor mensen en de duurzame regio. Een aanzienlijk deel van de verplaatsingen in de metropoolregio is met de fiets: gemiddeld gaat het om een kwart van alle verplaatsingen. Het fietsgebruik groeit, met name in de steden. De opkomst van de e-fiets en de speed pedelec creëren nieuwe mogelijkheden; het gebruik hiervan leidt tot (langere) fietsafstanden tot 15 kilometer. Snelle fietsroutes vergroten de fietsbereikbaarheid tussen delen van de regio en ontsluiten op die manier extra arbeidsplaatsen. Het fietsnetwerk moet hiermee in de pas lopen. Dit alles betekent dat op metropolitaan niveau het fietsnetwerk moet worden versterkt. Verder 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 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 of 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 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. Er is meer aandacht nodig voor fietsparkeren en de aansluiting van de fietsinfrastructuur op OV.

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 Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) definieert een regionaal basisnetwerk dat zou moeten voldoen aan de CROW-eisen. Een deel van dat netwerk is gericht op de ontsluiting van de metropolitane economische locaties. Snelle fietsroutes verbinden deze 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. Snelle fietsroutes worden belangrijker door onder andere de opkomst van de e-bike en de speed pedelec. In 2017 wordt de ligging van deze routes bepaald en wordt gestart met de uitwerking.

In het lopende programma van Beter Benutten Vervolg zijn de volgende snelle fietsroutes opgenomen:

Leiden-Katwijk

Rijswijk-Wateringen-Naaldwijk

Den Haag-Rijswijk

Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer

Vlietroute Delft-Leidschendam

Centrum-as Rotterdam

Fietspaden Brielselaan (Rotterdam)

Beneden Merwederoute

Vulcaanweg/Delflandsedijk (Vlaardingen)

Fietsmaatregelen havengebied (Havenbedrijf)

De Tweede Kamer heeft in 2015 het amendement Hoogland overgenomen inzake een extra financiële bijdrage aan drie andere snelle fietsroutes. De MRDH draagt bij aan deze routes waarvan de verantwoordelijkheid voor de uitvoering bij de provincie Zuid-Holland is belegd:

- Verlengde Velostrada (Den Haag-Leidschendam)
- Fietspad 15 IJsselmonde
- Fietsroute Rotterdam-Gouda.

Een ander aspect van de belangrijke fietsroutes betreft de realisatie van fietsviaducten en fietstunnels om grote infrastructuur ongelijkvloers te kunnen passeren. 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)
- Poldervaartroute, viaduct Hoekse Lijn (Vlaardingen)

Snel fietsroutes



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 transportmiddel 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. De MRDH wil in 2018 een of enkele pilots uitvoeren in het recreatieve netwerk, gericht op toepassing van het concept “shared space”, zoals dat is voorzien in het netwerk van Hollandse Banen.

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 UAB benoemt een aantal knooppunten die een kwaliteitsimpuls moeten krijgen. In 2017 wordt een studie opgestart naar de gewenste en noodzakelijke maatregelen in het kader van ketenmobiliteit. Tevens wordt er in 2017 een P+R-visie opgesteld en wordt het aanbod van OV-fietsparkeren in beeld gebracht. Beiden leiden tot de opstelling van uitvoeringsprogramma's.

In de afgelopen jaren zijn in beide regio's generieke uitbreidingen van het fietsparkeren bij de OV-haltes (metro, tram en bus) 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. De gemeente Rotterdam stelt voor om 2.700 daarvan aan de noordzijde van Rotterdam CS (Provenierssingel) in 2018/2019 te realiseren.

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.

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 dit verband realiseren de gemeenten Rotterdam, Maassluis en Vlaardingen in totaal 450 P+R-parkeerplaatsen in de omgeving van de stations.

5.3 Verkeersveiligheid

De MRDH stimuleert en subsidieert regiogemeenten en organisaties om educatie- en gedrag-beïnvloedingsmaatregelen te treffen voor de (kwetsbare) doelgroepen: fietsers, jonge/beginnende bestuurders en oudere verkeersdeelnemers. Gedragsmaatregelen verkeersveiligheid kunnen voor 50% worden gesubsidieerd. Voor verkeerseducatie in het basis- en voortgezet onderwijs kunnen scholen via en ten laste van de MRDH gebruik maken van een verkeersleerkracht. De MRDH verzorgt de werving en coördinatie, projecten (inclusief dode hoeklessen) en Totally Traffic.

De MRDH verstrekt verder subsidies aan wegbeheerders voor het aanpakken van verkeersonveilige situaties, waaronder blackspots en de inrichting van de buitenruimte van schoolomgevingen.

5.4 Duurzame mobiliteit

In de UAB zijn de ambities voor milieubeleid beschreven. Voor OV gaat het om verduurzamen van de concessies en het opstellen van een programma duurzaamheid van de assets. In 2017 werkt de MRDH beleid uit voor het organiseren van de samenwerking tussen de gemeenten bij het realiseren van laadinfrastructuur, en een bij de MRDH passend beleid voor duurzaam en schoon wegverkeer.

Hoofdstuk 6 Beter Benutten

In 2011 is voor de regio het programma Beter Benutten samen met het ministerie van IenM en het bedrijfsleven opgesteld: een programma om de economie en de concurrentiekracht van Nederland duurzaam te versterken. In 2014 zijn hernieuwde bestuurlijke afspraken gemaakt over het vervolprogramma dat loopt tot en met 2017. In februari 2017 zijn intenties opgesteld om deze gezamenlijke aanpak te borgen en toe te werken naar een pakket van slimme bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021 en zijn deze intenties aan de minister van IenM overhandigd.

Beter Benutten Vervolg

De economische positie van steden is van belang in het licht van de internationale concurrentiestrijd tussen stedelijke regio's. Bereikbaarheid is een essentiële pijler voor de concurrentiekracht. Daarom is het belangrijk dat het MIRT-investeringsprogramma met kracht wordt doorgezet. De groei van mobiliteit kan echter niet 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 én mogelijk, die met Beter Benutten (Vervolg) worden uitgewerkt.

Benuttingsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting wordt mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement) en 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 met 10% te verminderen. De vastgestelde Plannen van Aanpak zijn opgenomen in dit IPVa.

Beter Benutten, verankering

De partijen die bij Beter Benutten betrokken zijn, onderschrijven allen het nut om de gezamenlijke aanpak na 2017 te borgen. Hiertoe vinden verkenningen plaats onder de noemer Verankering Beter Benutten. Hierin wordt onderzocht welke (gedrags)maatregelen effectief zijn, welke samenwerkingsverbanden tot goede resultaten leiden, verkenning naar bundeling van de uitvoeringsorganisaties, en op welke wijze projecten gefinancierd kunnen worden. De resultaten van de verankerings-sessies zullen in de loop van het jaar leiden tot voorstellen aan de betrokken partners: het ministerie van IenM/RWS, de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Den Haag en Rotterdam, de MRDH, VNO-NCW en het Havenbedrijf Rotterdam.

6.1 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 en het aantal fietsbewegingen te accommoderen. De uitvoering van Beter Benutten Vervolg Haaglanden loopt tot begin 2018. Het programma wordt aangestuurd door de minister van IenM, de voormalig portefeuillehouder van de regio Haaglanden en de CEO van Siemens Nederland namens het bedrijfsleven. De dagelijkse aansturing gebeurt door een hoog-ambtelijke stuurgroep.

Voor Beter Benutten Vervolg Haaglanden is een totaal beschikbaar budget van € 65 miljoen exclusief BTW, waarvan het Rijk € 27 miljoen bijdraagt en de regiopartijen € 38 miljoen. Van deze bedragen wordt € 9 miljoen ingezet voor Intelligente Transport Systemen (ITS).

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 de provincie worden uitgevoerd. De rijksbijdrage wordt gestort in het Mobiliteitsfonds (BDU) en conform de subsidieverordening beschikbaar.

6.2 Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg Rotterdam

Beter Benutten Vervolg Rotterdam heeft als opgave om op de grootste knelpunten in de regio circa 6.000 tot 10.000 spitsmijdingen te realiseren. 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 Rotterdam 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.

Hoofdstuk 7 Quick Wins

In beide voormalige regio's loopt nog het samenwerkingsprogramma Quick Wins (QW). In Haaglanden loopt tot en met 2017 het programma QW 2e tranche en MIRT-verkenning. In de regio Rotterdam loopt tot en met 2017 het programma QW Rotterdam VooRuit.

Beide programma's worden in 2017 afgerond en komen niet meer terug in de Begroting 2018 en IPVa 2018.

Bijlagen IPVa

In deze bijlage is het totaaloverzicht weergegeven van de Vervoersautoriteit (Va).

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 Va, en de doorkijk tot en met 2027, wordt de cumulatieve stand van zaken weergegeven.

Daar waar we de informatie beschikbaar hebben, is ook een actualisatie van de investeringen in 2017 gemaakt. Het IPVa en deze bijlagen worden geactualiseerd op het moment dat nieuwe gegevens bekend zijn.

Financieel overzicht IPVa 2017-2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Beginstand	431.336.664	95.953.283	7.123.670	-111.356.183	-77.098.814	-62.052.132
Inkomsten	507.844.860	561.581.979	521.428.533	520.689.733	515.555.934	514.161.641
Beschikbaar budget	939.181.524	657.535.261	528.552.203	409.333.550	438.457.120	452.109.509
Apparaatslasten	9.287.600	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500
Beleid en programmering Verkeer	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Beleid en programmering OV	4.691.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000
OV exploitatie + B&O	406.981.159	377.934.415	368.379.584	367.560.629	363.168.345	356.692.645
OV netwerk	244.286.610	107.905.515	122.306.737	26.525.702	15.300.000	7.800.000
Verkeer	172.981.872	145.998.162	130.648.565	73.772.533	103.467.407	121.119.186
Uitgaven	843.228.241	650.411.592	639.908.386	486.432.364	500.509.252	504.185.331
Eindstand	95.953.283	7.123.670	-111.356.183	-77.098.814	-62.052.132	-52.075.822

Financieel overzicht IPVa 2023-2027

	2023	2024	2025	2026	2027
Beginstand	-52.075.822	-60.462.390	-9.923.015	61.432.568	133.486.385
Inkomsten	498.852.605	470.997.000	470.997.000	470.997.000	470.997.000
Beschikbaar budget	446.776.783	410.534.610	461.073.985	532.429.568	604.483.385
Apparaatslasten	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500
Beleid en programmering Verkeer	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Beleid en programmering OV	4.691.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000
OV exploitatie + B&O	354.275.113	356.584.125	351.067.917	350.369.684	364.589.788
OV netwerk	21.753.281	7.800.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000
Verkeer	112.637.279	37.500.000	22.500.000	22.500.000	22.500.000
Uitgaven	507.239.173	420.457.625	399.641.417	398.943.184	413.163.288
Eindstand	-60.462.390	-9.923.015	61.432.568	133.486.385	191.320.097

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 Grote projecten

Aanvrager/							
Proj nr.	Projectnaam	Cat.	Subsidie	Al betaald	2017	2018	2019
Delft	Fietstunnel station Delft Zuid	FKM	7.400.000				
Den Haag							
	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	FKM	9.000.000				9.000.000
	P+R locaties (BBV)	FKM	7.079.700		3.539.850	3.539.850	
	Busplatform Den Haag Centraal (BBV)	OV	7.250.000		3.625.000	3.625.000	
10TDG999	Aanlanding Erasmuslijn bij station Den Haag CS (HSE)	OV	45.557.317	29.222.484	16.334.833		
	HOV baan naast Rotterdamsebaan	OV	13.400.000				
02ADG001	Rotterdamsebaan	VMWS	424.931.458	56.438.291	6.016.934	94.056.039	68.373.207
	A4-Passage Poorten en Inprikkers (excl. indexering, BTW en bijdrage PZH)	VMWS	17.975.206				
Gr Nieuw Reijerwaard	Nieuw Reijerwaard Ridderkerk	VMWS	5.250.000			5.250.000	
Hellevoetsluis							
HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	VMWS	5.450.000		5.450.000		
Midden-Delfland							
12AMD001	Hooipolderweg VMWS		13.966.030	5.000.000	8.966.030		

B1 Vervolg

Aanvrager/									
Proj nr.	Projectnaam vervolg	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Delft	Fietstunnel station Delft Zuid 7.400.000								
Den Haag	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg								
	P+R locaties (BBV)								
	Busplatform Den Haag Centraal (BBV)								
10TDG999	Aanlanding Erasmuslijn bij Den Haag CS								
	HOV baan naast Rotterdamsebaan				13.400.000				
02ADG001	Rotterdamsebaan	43.372.533	43.372.534	43.164.641	70.137.279				
	A4-passage Poorten en Inprikkers (excl. indexering, BTW en bijdrage PZH)		17.975.206						
Gr Nieuw Reijerwaard	Nieuw Reijerwaard Ridderkerk								
Hellevoetsluis									
HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventer. Kickersbloem III								
Midden-Delfland									
12AMD001	Hooipolderweg VMWS								

B1 Grote projecten

Aanvrager/ Proj nr.	Projectnaam	Cat.	Subsidie	Al betaald	2017	2018	2019
MRDH							
	Aansluiting 4-sporigheid Schiedam	OV	7.500.000				2.500.000
	NRR (Netwerk RandstadRail)-projecten	OV	31.333.832		16.679.912	11.330.165	3.323.755
	AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer)-projecten	OV	63.353.360		20.632.485	20.216.324	22.504.551
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (Aanleg Lijn 19)	OV	53.521.000	41.250.390	542.479	2.667.430	3.335.000
	Hoekse Lijn	OV	321.148.500	86.622.512	162.700.000	43.500.000	28.325.988
	Beveiliging metro	OV	19.500.000	17.100.000		1.000.000	700.000
	Stadstram	OV	13.720.600	11.200.000	2.520.600	1.500.000	1.000.000
	Brandveiligheid metrostations	OV	12.000.000	8.000.000	2.000.000	2.000.000	
	Hart van Zuid	OV	12.000.000				6.000.000
	A16 Rotterdam + bovenwettelijke milieu eisen	VMWS	64.035.082		64.035.082		
NS	Bedieningsovereenkomst station Bleizo	OV	5.500.000				5.500.000
NS stations							
16ONS0037	Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)	OV	7.713.000	1.349.775	6.363.225		
Pijnacker-Nootdorp							
10APP001	Komkommerweg fase 1	VMWS	5.454.987	3.011.757		2.443.230	
13APP001	Oostelijke Randweg fase 2	VMWS	5.000.000	3.750.000		1.250.000	
14APP001	Komkommerweg fase 2	VMWS	7.997.178	5.997.884		1.999.295	
RET							
SRRE003053	Systeemsprong Sneltramtraject	OV	13.730.000	11.125.000	2.605.000		
Rijswijk							
	A4-Passage Poorten en Inprikkers (excl. indexering, BTW en bijdrage lenM)	VMWS	27.613.497	167.917	1.991.036		
Rotterdam	H6-weg	VMWS	8.600.000		4.300.000	4.300.000	
Schiedam							
SCSCC	P+R Schieveste	FKM	5.250.000	2.032.500		3.532.500	
Vlaardingen							
16WVL0052	Spoorkruising Marathonweg	VMWS	5.450.000		5.450.000		
16WVL0053	Verbetering knooppunt Vijfsluizen	VMWS	7.757.500	500.000	7.257.500		
Zoetermeer							
16OZO0027	Vervoersknooppunt Bleizo	OV	56.980.000	9.000.000	25.000.000	12.000.000	10.980.000
			1.312.418.248	291.768.508	366.009.966	214.209.832	161.542.501

B1 Vervolg

Aanvrager/ Proj nr.		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
MRDH									
	Aansluiting 4-sporigheid Schiedam	2.500.000	2.500.000						
	NRR (Netwerk RandstadRail)-projecten								
	AROV (Actieprogr. Regionaal (OV)-proj.								
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk	5.725.702							
	Hoekse Lijn								
	Beveiliging metro								
	Stadstram								
	Brandveiligheid metrostations								
	Hart van Zuid	6.000.000							
	A16 R'dam + bovenwettelijke milieu eisen								
NS									
	Bedieningsovereenkomst station Bleizo								
NS stations									
16ONS0037	Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)								
Pijnacker-Nootdorp									
10APP001	Komkommerweg fase 1								
13APP001	Oostelijke Randweg fase 2								
14APP001	Komkommerweg fase 2								
RET									
SRRE003053	Systeemsprong Sneltramtraject								
Rijswijk									
	A4-Passage Poorten en Inprikkers (excl. indexering, BTW en bijdrage lenM)			25.454.545					
Rotterdam									
	H6-weg								
Schiedam									
SCSCC	P+R Schieveste								
Vlaardingen									
16WVL0052	Spoorkruising Marathonweg								
16WVL0053	Verbetering knooppunt Vijfsluizen								
Zoetermeer									
16OZO0027	Vervoersknooppunt Bleizo								
		64.998.235	63.847.740	68.619.186	83.537.279	0	0	0	0

Bijlage B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op (kleine) subsidiebeschikkingen en (kleine) opdrachten.

De lijsten zijn gesorteerd per gemeente en tevens nog per regio. De openstaande verplichtingen vallen immers nog onder het regime van gescheiden begrotingen. Per regio zijn, na de gemeenten, 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.	2017
Delft	13VDT003	Palen op fietspaden	VV	5.830
Delft	14FDT001	Uitbreiden fietsenstalling Coenderpark	FKM	2.268.908
Delft	15MDT001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Delft	VMWS	331.900
Delft	16VDE0057	Verkeerscirculatie TU-Noord Zuidplantsoen	VMWS	192.659
Delft	15VDT001	Kruising Westlandseweg - Papsouweselaan	VMWS	557.500
Delft	16FDE0104	Verbreden brom-/fietspad Prinses Beatrixlaan	FKM	35.000
Delft	16VDE0153	Herinrichting Julianalaan (westzijde)	VV	39.000
Delft	16VDE0145	Asfalteren fietsoversteek kruispunt Westlandseweg - Beatrixlaan (BBV)	FKM	58.100
Totaal Delft				3.488.897

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Den Haag	12MDG004	DVM Zuidvleugel maatregel 27a1, 27d en 27e	VMWS	880.284
Den Haag	14FDG006	Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren	FKM	1.937.270
Den Haag	15FDG006	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a)	FKM	2.338.390
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	2.336.134
Den Haag	16FDH0023	Fietsvoorzieningen Zuiderparklaan	FKM	682.847
Den Haag	16FDH0033	Toeleidend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg	FKM	500.000
Den Haag	16FDH0039	Fietsvoorzieningen smalle deel Laan van Meerdervoort	FKM	393.750
Den Haag	16FDH0108	Fietsvoorzieningen Bankastraat	FKM	228.893
Den Haag	16FDH0115	Verbeteren fiets sterroute Scheveningen	FKM	2.263.919
Den Haag	16EDH0069	Veilig Ieren Fietsen 2016 en 2017	VV	50.000
Den Haag	16EDH0070	Biking 2 school 2016	VV	17.500
Den Haag	16EDH0071	Kinderen Anders Naar School (KANS) 2016	VV	5.000
Den Haag	16EDH0072	Verkeersparcours 2016 en 2017	VV	20.250
Den Haag	16KDH0004	Knooppuntontwikkeling DH-CS fietsparkeren Koninging Julianaplein (BB1)	FKM	982.198
Den Haag	16MDH0034	DVM Verkeerscentrales Den Haag	VMWS	1.147.202
Den Haag	16VDH0126	Herinrichting kruispunt Berensteinlaan / Hengelolaan	VV	138.428
Den Haag	16KDH0129	Handhaven fietsdepot 2016	FKM	100.000
Den Haag	16VDH0137	Blackspot Kraayensteinlaan - Margaretha van Hennebergweg	VV	86.640
Den Haag	16VDH0165	Schoolomgevingen Den Haag 2016/2017	VV	106.500
Den Haag	17VDH0189	Herinrichting kruispunt Blackspot Maartensdijklaan/Meppelweg	VV	57.500
Totaal Den Haag				14.272.704
Leidschendam-Voorburg	16VLV0135	Reconstructie Kolfshotenlaan / Veurs college	VV	150.000
Leidschendam-Voorburg	16MLV0012	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Leidschendam-Voorburg (BB27f)	VMWS	166.370
Leidschendam-Voorburg	16VLV0150	Duurzaam Veilig bij herinrichten Rembrandtlaan	VMWS	46.500
Leidschendam-Voorburg	16FLV0167	Fietsstalling Randstadrail station Leidschendam-Voorburg	FKM	245.500
Totaal Leidschendam-Voorburg				608.370
Midden-Delfland	13FMD001	Fietsstalling busstation Maasland	FKM	60.000
Midden-Delfland	15FMD002	Fietsstraat Beresteyn	FKM	92.500
Midden-Delfland	16MMD0014	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Midden-Delfland (BB27f)	VMWS	24.812
Totaal Midden-Delfland				177.312
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	1.640
Pijnacker-Nootdorp	16MPN0036	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Pijnacker-Nootdorp	VMWS	33.277
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0025	Fietsproject Ruyven - Zuidpolder	FKM	381.250
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0017	Fietspad Virulypad F227.5	FKM	420.500
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0105	Fietspad Laan van Nootdorp-Sportparkweg	FKM	98.540
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0007	Fietspad Oostlaan-'s Gravenweg 4e fase	FKM	123.500
Totaal Pijnacker-Nootdorp				1.523.707

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Rijswijk	13FRK001	Opwaarderen fietsvoorzieningen Rembrandtkade	FKM	229.547
Rijswijk	15FRK002	Fietsstraat Populierlaan	FKM	198.773
Rijswijk	15MRK001	DVM Zuidvleugel Wegkantsystemen: optimalisatie VRI's deel 2 (BB27a3)	VMWS	164.295
Rijswijk	15TRK001	Verbeteren trambeïnvloeding Rijswijk BB23c2	OV	361.457
Rijswijk	15VRK001	Verkeersveilige inrichting hoofdwegen Rijswijk A. Herinrichting Treubstraat	VV	125.000
Rijswijk	15FRK003	Fietsroute langs de Vliet - Jaagpad / Huis te Hoornkade tot Pasgeld	FKM	207.000
Rijswijk	16VRK002	Wijkontsluiting stationskwartier incl Kiss&Ride schoolzone	VV	100.000
Rijswijk	16VRK0079	Veilige schoolomgeving 2016-2017	VV	46.000
Rijswijk	16VRK0117	Verkeersveiligheid Laan van Oversteen/ Laan van Zuidhoorn	VV	20.000
Rijswijk	16MRK0026	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Rijswijk (BB27f)	VMWS	310.372
Rijswijk	16VRK0155	VRI Beatrixlaan (BB27a3)	VMWS	20.286
Totaal Rijswijk				1.782.730
Wassenaar	14VWR003	Rijnlandroute, aansluiting Maaldrift	VV	750.000
Wassenaar	16VWA0064	Waaltdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	675.000
Wassenaar	16FWA0063	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	375.000
Wassenaar	16FWA0040	Fietsmaatregelen centrum	FKM	75.000
Wassenaar	15VWR002	Inrichten veilige schoolzones (deel 1)	VV	38.100
Wassenaar	16MWA0042	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Wassenaar BB27f	VMWS	32.059
Totaal Wassenaar				1.945.159
Westland	15FWD004	Poelzone, fietspad N211 - Nieuwe Water fase 1b	FKM	49.750
Westland	15MWD001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Westland (BB27f)	VMWS	69.299
Westland	16VWE0103	Schoolthuisroute fase 3 Mr. Schokkingstraat-Prof. Van Arkelstraat, 's Gravenzande	VV	7.804
Westland	16VWE0164	Kleine verkeersaanpassingen centrum Kwintshuil	VV	22.000
Westland	16FWE0151	Poelzone, fietsbruggen -bruggen bij de Gantel	FKM	109.305
Westland	16VWE0157	School-thuisroute Kerklaan-Rijssenburgerweg en Bovendijk	VV	26.347
Westland	16VWE0174	School-thuisroute fase 3 T-splitsing Groenpad/Poeldijkseweg	VV	16.321
Westland	17VWE0179	School-thuisroute fase 3 Geestweg	VV	16.026
Westland	17VWE0193	School-thuisroute fase 2 Kloosterlaan	VV	9.160
Westland	17VWE0194	School-thuisroute fase 3 drempel Haagweg	VV	8.384
Westland	17FWE0195	Fietspad Groene Schakel woonrijp maken	FKM	34.185
Totaal Westland				368.581

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Zoetermeer	15TZR001	Geluidsmaatregelen Oosterheemlijn	OV	2.000.000
Zoetermeer	15FZR005	Fietsenstallingen bushaltes Zoetermeer	FKM	28.450
Zoetermeer	15FZR003	2e fase verwijderen obstakels in fietspaden / vervangen door fietsvriendelijke palen 2015	FKM	74.550
Zoetermeer	16VZO0075	Kruising Kadelaan / Zijdewerf	VV	285.000
Zoetermeer	16VZO0089	Rotonde Aletta Jacobslaan / Hugo de Grootlaan / Willem Dreeslaan	VV	102.250
Zoetermeer	16FZO0050	Nachtnet Fiets	FKM	230.013
Zoetermeer	16FZO0078	Uitvoering lokale aanpak veilig fietsen	FKM	82.500
Zoetermeer	16EZO0051	Fietslessen 2016/2017	VV	21.118
Zoetermeer	16VZO0125	Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan	VV	176.592
Zoetermeer	16MZ00035	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Zoetermeer	VMWS	255.215
Zoetermeer	17VZO0197	Kruising Van Aalstlaan, Dumeelaan, Gaardedreef, Van Aalstlaan	VMWS	337.500
Zoetermeer	17VZO0182	Maatregelen toplocaties fietsongevallen	VV	29.500
Totaal Zoetermeer				3.622.688
ProRail	08LDN001	Fietsenstallingen bij NS-stations (Pro-Rail)	FKM	591.321
ProRail	10FDN001	Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen NS stations 2010	FKM	886.380
ProRail	14FDN001	Uitbreiding fietsenstalling tranche III	FKM	167.250
ProRail	16KPR0047	Fietsparkeren NS Laan van NOI	FKM	505.000
ProRail	16KPR0048	Fietsparkeren NS Mariahoeve	FKM	132.500
Totaal ProRail				2.282.451
Provincie Zuid-Holland	13FZH001	Combitunnel Westerlee	FKM	507.047
Provincie Zuid-Holland	13FZH003	sterfietsroute fietsverbinding Vlietpolderplein	FKM	2.568.829
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	213.060
Provincie Zuid-Holland	14MZH001	DVM Zuidvleugel Reistijdcamera's	VMWS	21.234
Provincie Zuid-Holland	16DPZ0076	DRIP N470 Delft A4	VMWS	72.321
Provincie Zuid-Holland	07VZH001	Reconstructie N233 Duurzaam Veilig	VV	3.872.600
Totaal Provincie Zuid-Holland				10.071.798
Rijkswaterstaat	13ADN002	verbreden toerit N14-A4 Leidschendam	VMWS	130.509
Rijkswaterstaat	13ADN003	A13 Rijswijk - Ypenburg verlengen opstelstrook	VMWS	95.722
Rijkswaterstaat	14ADN001	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg	VMWS	917.586
Rijkswaterstaat	15ADN001	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg VRI's BB12c	VMWS	904.336
Rijkswaterstaat	15MDN002	DVM Zuidvleugel BermDRIP's RWS BB27b2 N11 en Zoetermeer	VMWS	520.438
Rijkswaterstaat	16WRW0080	Aansl. A4 capaciteitsvergroting kruispunten 121 en 122 BB12d	VMWS	524.034
Rijkswaterstaat	16DMR0068	ITS BBV RWS/lenM blauwe golf/incidenten (BBV Haaglanden)	VMWS	102.988
Rijkswaterstaat	16DRW0160	DVM Zuidvleugel BermDRIP's RWS BB27b2 N11 en Zoetermeer	VMWS	69.307
Totaal Rijkswaterstaat				3.264.920

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
DON/Wortelboer/Flyover Opleidingen	16EMR	Dodehoek projecten	VV	67.236
DTV Consultants	15MSH002	Onderst. koppelen VRI's Haaglanden	VMWS	33.375
Gemeente Leiden	14FDN002	Onderdoorgang A44 - Niels Borhweg - fase 1 BB42	VMWS	102.259
Gemeente Leiden	16DDN0141	DVM Zuidvleugel	VMWS	200.856
Gemeente Gouda	16DDN0139	DVM Zuidvleugel	VMWS	177.347
TU Delft	16FDE0173	Pieken in de fietsintensiteiten Jaffalaan (HGL-BBV 009)	FKM	2.134.828
HTM Exploitatie	14TSH005	Beschikking Valkenbosbrug	OV	375.000
HTM Exploitatie	14TSH007	Inspectiecertificaat tramtunnel Grote Marktstraat	OV	18.125
HTM exploitatie	14TSH008	Test- en proefbedrijf lijn 9 Vrederust Madurodam	OV	69.085
HTM exploitatie	14TSH008	Stootblok herinrichting Zuiderpark	OV	13.250
HTM exploitatie	14TSH013	Testbedrijf VOHL	OV	31.370
OnderwijsAdvies	03VSH003	Verkeersleerkracht/Onderwijsadviseur	VV	284.713
OnderwijsAdvies	16EMR0046	Verkeerseducatie 2016-2017 Haaglanden 0-12 jaar	VV	264.895
TeamAlert	div	Totallytraffic	VV	69.009
Opdrachten aan derden (VV)	div	Alcohol, zeven sloten, Advoss, VVN	VV	6.319
Openstaande verplichtingen				47.256.983
kleine projecten SGH				

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Albrandswaard	16FAL0102	Fietsvoorziening Dorpsdijk - route 476	FKM	24.000
Albrandswaard	16FAL0111	Fietsvoorziening Tijsjesdijk - route 11	FKM	44.500
Totaal Albrandswaard				68.500
Barendrecht	16FBA0019	Herinrichting zijkant station Barendrecht	FKM	447.500
Barendrecht	17WBA0201	Openstelling onderdoorgang A29 deel 2 (RTD-BBV-029)	VMWS	908.000
Barendrecht	16EBA0101	Verkeerseducatie Barendrecht 2016	VV	10.500
Totaal Barendrecht				1.366.000
Brielle	BIBIV3082	30 km/h -zone Anna Hoevestraat	VV	7.500
Totaal Brielle				7.500
Capelle aan den IJssel	16KCA0120	Fietsstalling metrohalte Capelle Centrum	FKM	25.500
Totaal Capelle aan den IJssel				25.500
Hellevoetsluis		30 km/uur-zone Bloemen en Plantenbuurt	VV	37.500
Hellevoetsluis	16EHE0124	Verkeerseducatie Hellevoetsluis 2016	VV	6.250
Totaal Hellevoetsluis				6.250
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
Krimpen a/d IJssel	16EKR0091	Tweetal verkeerseducatiedagen	VV	2.500
Totaal Krimpen a/d IJssel				223.500
Lansingerland	LALAC02860	P+R Westpolder-Bolwerk (QWRV) LALAC02860	FKM	482.750
Lansingerland	LALAF02380	Regionale fietsroute 7 LALAF02380	FKM	96.600
Lansingerland	LALAF02611	Fietspad Kasteel-Rodenrijs (sfr) LALAF02611	FKM	438.000
Lansingerland	LALAV03071	30km/u-zone Pastoor Verburghweg/Noordersingel	VV	31.500
Lansingerland	LALAV03025	Veilige schoolomgeving Wilderszijde	VV	46.000
Totaal Lansingerland				1.094.850
Maassluis				-
Totaal Maassluis				-
Nissewaard	16FNI0127	Brug over de sluis bij Spijkenisserbrug (RTD-BBV-037)	FKM	414.000
Totaal Nissewaard				414.000
Ridderkerk	16VRI0123	30 km/u-zone Ringdijk Riederwerf	FKM	3.000
Totaal Ridderkerk				3.000

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Rotterdam	16ERO0092	Verkeerseducatie Rotterdam 2016	VV	75.000
Rotterdam	16FRO0093	Fietspad Blaak onder Kubuswoningen	FKM	69.500
Rotterdam	16FRO0100	Fietspad Grote Stern - route 07	FKM	164.277
Rotterdam	16FRO0171	Verbeteren fietsverbinding Centrumas (RTD-BBV-006)	FKM	1.298.000
Rotterdam	16KRO0008	Fietsparkeren Wilhelminaplein (QWRV)	FKM	11.750
Rotterdam	16KRO0065	Plaatsen van fietsvoorzieningen bij OV Halte Coolhaven	FKM	62.500
Rotterdam	16KRO0121	Fietsvoorzieningen Goudse Rijkweg - Vlietlaan route 08	FKM	100.500
Rotterdam	16ORO0073	OV- knooppunt Blaak (RTD-BBV-032)	OV	218.000
Rotterdam	16VRO0128	Blackspot Groene Kruisweg - Laning	VV	104.500
Rotterdam	16VRO0130	Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat	VV	101.500
Rotterdam	16VRO0131	Blackspot Matlingeweg - Galateestraat	VV	651.500
Rotterdam	16VRO0132	Blackspot Vuurplaat - Rosestraat (Rotonde)	VV	277.500
Rotterdam	16VRO0133	Blackspot Colosseumweg - Beukendaal	VV	140.500
Rotterdam	16VRO0134	Blackspot Prins Alexanderlaan	VV	22.000
Rotterdam	17KRO0199	Fietsstommels 2017	FKM	173.000
Rotterdam	17ORO0192	Aanleg bushaltes Hoek van Holland Strandweg en badweg	OV	168.000
Rotterdam	RDRDF03067	Fietspaden Brielselaan (RTD- BBV -017)	FKM	650.000
Rotterdam	RDRDC02848	P+R bewegwijz. op A- en N-wegen (QWRV) (herz) RDRD	VMWS	377.700
Rotterdam	RDRDF02418	Fietsvoor Proveniersplein RDRDF02418	FKM	47.500
Rotterdam	RDRDF02731	Fietsverkeer Kralingen-Feijenoord (BB)	FKM	598.750
Rotterdam	RDRDF02750	Fietspad Volgerweg RDRDF02750	FKM	178.000
Rotterdam	RDRDV02391	30 km Groenenhagen RDRDV02391	VV	37.500
Rotterdam	RDRDV02517	Blackspot Spinozaweg-Smeetslandseweg DRDV02517	VV	54.250
Rotterdam	RDRDV02882	Blackspot kruising Motorstraat-Strevelsweg	VV	15.750
Rotterdam	RDRDV03024	BS Pascallweg-Catullusweg RDRDV03024	VV	49.000
Rotterdam	RDRDV03057	Sanering Blackspot Kreekhuizenlaan - Grote Kreek/ Reyerdijk	VV	563.000
Rotterdam	RDRDV03062	Blackspot Schiekade-Teilingerstraat	VV	54.500
Rotterdam	RDRDV03061	Blackspot Zuiderparkweg - Slinge	VV	32.000
Rotterdam	RDRDV03065	30km/uur gebied Stadsdriehoek Laurenskwartier	VV	15.000
Rotterdam	RDRDW02618	Ontsluiting Nesselande 4e fase RDRDW02618	VMWS	500.000
Totaal Rotterdam				6.810.977
Schiedam	SCSCC02756	Stedelijke distributie Schiedam (QWRV) SCSCC02756	VMWS	72.000
Schiedam	SCSCV01462	Fietspad Nieuw Mathenessestraat SCSCV01462	VV	857.000
Schiedam	SCSCH03070	Haltetoegankelijkheid Schiedam 2015	OV	10.000
Schiedam	16OSC0147	Vervangend vervoer Hoekse Lijn	OV	105.000
Schiedam	16FSC0090	Fietspad Poldervaartroute viaduct Hoekse Lijn	FKM	816.000
Schiedam	16FSC0122	Asfalteren fietspad s' Gravelandseweg zuid - route 414	FKM	116.000
Schiedam	17FSC0212	Reconstructie fietspad Westfranklandsedijk (BBV RTD 041)	FKM	563.000
Schiedam	17WSC0188	Aanlegsteigers watertaxi Schiedam (RTD-BBV-040)	OV	210.500
Totaal Schiedam				2.749.500

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Vlaardingen	16WVL0052	Spoorkruising Marathonweg	VMWS	5.450.000
Vlaardingen	VLVLF03075	Fietsverbinding Vulcaanweg (RTD-BBV-036)	FKM	1.352.480
Vlaardingen	16WVL0053	Verbetering knooppunt Vijfsluizen (RTD-BBV-018)	VMWS	7.257.500
Totaal Vlaardingen				14.059.980
Westvoorne	WWWVE02834	Verkeersleerkracht Westvoorne WWWVE02834	VV	6.500
Totaal Westvoorne				6.500
De Verkeersonderneming		Beter Benutten Vervolg, diversen	VMWS	6.096.933
De Verkeersonderneming	SRVOX	Beter Benutten, diversen	VMWS	1.560.295
Totaal De Verkeersonderneming				7.657.228
Havenbedrijf Rotterdam	HBHB003060	Ponton Willemsbrug	OV	800.000
Havenbedrijf Rotterdam	16FHA0142	Fietsmaatregelen havengebied (RTD-BBV-021)	OV	971.500
Havenbedrijf Rotterdam	160HA0178	Fietsvoetverbinding Schiedam-Heijplaat (RTD-BBV-007)	OV	157.500
Havenbedrijf Rotterdam	160HA0187	CV en OV maasvlakte en Europoort (RTD-BBV-024)	OV	2.367.500
Havenbedrijf Rotterdam	170HA0186	COV Waal-Eemhaven en Botlek (RTD-BBV-039)	OV	817.000
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				5.113.500
ProRail	SRSRP02593	Fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten (3e t	FKM	277.000
ProRail	SRSRP02807	Fietsparkeervoorz. bij OV knooppunt (4e tranche) S	FKM	374.500
Totaal ProRail				651.500
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				2.049.100
RET NV	RERD002275	Trampluss Ridderkerklijn RERD002275	OV	514.625
RET NV	REREM02762	Stadstram voorfinanciering engineering	OV	174.200
RET NV	REREM03014	Toegankelijke tramhaltes Wilgenplas - Teldersweg	OV	3.155.500
RET NV	REREM03028	Toegankelijke tramhaltes 's-Gravenweg - Essenlaan	OV	100.250
RET NV	REREM03084	Toegankelijke tramhaltes Pompenburg	OV	76.500
RET NV	REREM03085	Toegankelijke tramhaltes 's-Gravenweg - Burgemeester Oudlaan	OV	129.750
RET NV	RERE002830	Doorstr. OV: proef rijtjeverk. 21/24 RERE002830	OV	257.750
RET NV	RERE003056	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt	OV	175.000
RET NV	REREW03079	Verbeteren doorstroming trams passage Hofplein	OV	477.000
RET NV	16ORE0015	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt fase 2	OV	229.750
RET NV	16ORE0029	Aanpassen uitgangen metrostation Dijkzigt	OV	2.345.250
RET NV	16TRE0030	Toegankelijke tramhaltes Van den Hoonaardstraat	OV	238.000
RET NV	16TRE0166	Inhaalslag geleidelijnen Tramplushaltes Rotterdam	OV	762.000
RET NV	16ORE0049	Toegankelijke tramhaltes Van Vollenhovestraat	OV	125.250
RET NV	17ORE0297	Lift metrostation Vijfsluizen	OV	370.000
RET NV	17ORE0200	Toegankelijkheid stadstram Crooswijksestraat - Pijperstraat	OV	481.000
Totaal RET NV				9.611.825

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Rijkswaterstaat	RWRWR02893	P+R verw.syst. afk. B&O RWRWR02893	FKM	1.889.500
Rijkswaterstaat	RWRWR02894	P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894	FKM	2.581.500
Rijkswaterstaat	RWRWD03040	DRIP's Bereik! Drechtsteden (BB37b)	VMWS	1.761.646
Rijkswaterstaat	RWRWD03081	Incidentmanagement (BB43)	VMWS	190.500
Rijkswaterstaat	16DRW0159	DRIP's Bereik! Drechtsteden (BB37b)	VMWS	231.023
Rijkswaterstaat	16DDN0168	Levering verkeersintensiteiten	VMWS	304.447
Totaal Rijkswaterstaat Z-H				6.958.616
Waterschap Hollandse Delta	16VDH0156	Aanschaf displays	VMWS	6.000
Totaal Waterschap Hollandse Delta				6.000
Diverse opdrachtnemers	SRSRE02822	Verkeerseducatie, etc.	VV	600
Gemeente Alblasserdam	16FAD0028	Koppeling Beneden Merwedefietsroute aan BAR-fietsroute (RD-BBV-020)	FKM	971.400
Gemeente Zwijndrecht	ZWZWF02733	Fietsverbinding Brugweg (F16) ZWZWF02733	FKM	112.000
Nationale Bewegwijzeringsdienst	16FDN0088	Bewegwijzering F16	FKM	9.000
Nationale Bewegwijzeringsdienst	SRSRF03018	Bewegwijzering F16	FKM	3.146
Openstaande verplichtingen				59.979.972
kleine projecten SR				

Bijlage B3 Aanmeldingen

In het voorjaar van 2017 vragen we de gemeenten nieuwe aanmeldingen voor subsidie voor kleine projecten in te dienen. Voor kleine projecten wordt een budget van € 30 miljoen voor 2018 opgenomen in de begroting. In dit budget is rekening gehouden met verkeerseducatie. In de zomer van 2017 worden de aanmeldingen beoordeeld en in het najaar van 2017 worden de subsidiabele projecten ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

De bijgevoegde lijst is de stand van de nu nog openstaande aanvragen (stand per januari 2017). De aanmeldingen die in het eerste kwartaal van 2017 zijn beschikt, zijn nu ondergebracht in bijlage B2.

B3 Albrandswaard

Aanmelding		Totaal							
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-15	Realiseren fietsstraat Hoogvlietse Kerkweg	FKM	250.000	125.000	125.000				
dec-15	Educatie en Infra verkeersveilige Schoolomgeving	VV	125.000	62.500	62.500				
dec-15	30 km/h-zone Welhoeksedijk in Poortugaal	VV	100.000	50.000	50.000				
dec-15	30 km/h-zone Valkensteyn in Poortugaal	VV	100.000	50.000	50.000				
apr-15	Schoolroute Ronde Albrandwaardseweg-Albrandswaardsedijk	VV	80.000	40.000	40.000				
Totaal Albrandswaard			327.500	327.500	-	-	-	-	-

B3 Barendrecht

Aanmelding		Totaal							
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-15	Verkeerseducatie Barendrecht 2017, 2018, 2019, 2020	VV	69.000	34.500	11.500	11.500	11.500		
dec-15	P+R NS Station Barendrecht	FKM	580.000	290.000	145.000	145.000			
dec-15	Fietsvoorzieningen noordoost/west zijde NS station	FKM	750.000	750.000	750.000				
dec-15	Snelfietsroute F16 Bedrijventerrein oost	FKM	300.000	100.000	100.000				
feb-17	Harmonielaan Barendrecht, deel 3 (RTD-BBV-029/3)	VMWS		966.000	966.000				
Totaal Barendrecht				2.140.500	1.972.500	156.500	11.500	-	-

B3 Brielle

Aanmelding					Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021	
apr-15	30 km/u-zone Rochus Meeuwiszonweg	VV	355.000	6.250	6.250					
apr-15	30 km/u-zone Slagveld	VV	250.000	2.500	2.500					
mrt-17	Verkeerseducatie	VV	6.000	3.000	3.000					
Totaal Brielle					11.750	11.750	-	-	-	-

B3 Capelle aan den IJssel

Aanmelding					Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021	
apr-15	Fietsstalling metrohalte Slotlaan	FKM	21.000	21.000		21.000				
dec-15	Fietspad Slotlaan - nieuwe route	FKM	365.355	180.000	180.000					
dec-15	Kruispunt Rivierweg - Reigerlaan	VV	871.000	217.750	217.750					
dec-15	Kruispunt Rivierweg - Meeuwensingel	VV	314.000	78.500	78.500					
Totaal Capelle aan den IJssel					497.250	476.250	21.000	-	-	-

B3 Delft

Aanmelding		Totaal							
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-09	Verkeerscirculatie TU-Noord Mijnbouwstraat	VMWS	468.000	234.000				234.000	
dec-09	Verkeerscirculatie TU-Noord Poortlandplein	VMWS	1.324.840	710.000				710.000	
160DE0163	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	6.245.540	3.062.111	3.062.111				
mrt-14	3e ondergrondse fietsenstalling CS	FKM	3.865.000	1.913.336	1.913.336				
mrt-14	Verbeteren autobewegwijzering Delft (westelijk deel)	VMWS	140.000	70.000	70.000				
dec-15	Fietsstrook Havenstraat tegenrichting	FKM	70.000	35.000	35.000				
dec-15	Verbeteren autobewegwijzering Delft, deel 3, objectbewegwijzering	VMWS	60.000	30.000	30.000				
dec-16	Fietsstraat Abtwoudseweg (BBV)	FKM	562.500	408.512	408.512				
dec-16	Fietsstraat Zuideinde/ Hooikade (BBV)	FKM	320.000	232.398	232.398				
dec-16	Beatrixlaan-Van Foreestweg (BBV)	VMWS	1.100.000	798.869	798.869				
mei-17	Fietspad Martinus Nijhofflaan	FKM	316.000	65.000	65.000				
mei-17	Fietskruising Koepoortbrug / Oostsingel	VV	32.000	24.000	24.000				
mei-17	Kruising St. Jorisweg / Bonairestraat	VV	13.100	9.825	9.825				
mei-17	Restant gemeentelijke projecten		61.175	61.175	61.175				
Totaal Delft				7.654.227	6.710.227	-	-	944.000	-

B3 Den Haag

Aanmelding		Totaal								
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021	
jun-09	Kempstraat	VV	1.000.000	440.000	440.000					
feb-11	Schoolroutes en schoolomgeving, diverse lokaties cluster UVP12-13	VV	131.120	65.560	65.560					
jun-11	Willem de Zwijgerlaan	VV	660.000	495.000			495.000			
feb-13	Vrijliggend fietspad Madesteinweg	FKM	3.000.000	2.000.000	1.000.000	1.000.000				
mrt-14	Herinrichting kruispunt Maartensdijkstraan/ Meppelweg	VV	300.000	150.000	150.000					
apr-14	Fietsvoorzieningen Stationsweg en Wagenstraat (sterfietsroute Rijswijk)	FKM	1.500.000	750.000	375.000	375.000				
dec-14	Kwaliteit fietspaden 2015 (cluster)	FKM	365.000	182.500	182.500					
dec-15	Kinderen Anders Naar School (KANS) 2017	VV	10.000	5.000	5.000					
17EDH0216	Biking 2 school 2017	VV	70.000	35.000	35.000					
mrt-15	Fietsstroken Waalsdorperweg	FKM	850.000	200.000	200.000					
jun-15	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	3.250.000	825.000		825.000				
dec-15	Fietsvoorzieningen Scheveningseweg	FKM	400.000	200.000	200.000					
dec-15	Kwaliteit fietspaden	FKM	665.000	182.500	182.500					
dec-15	Fietsvoorzieningen Benoordenhoutseweg	FKM	1.000.000	200.000	200.000					
dec-15	Fietsvoorzieningen Soestdijkseplein	FKM	2.200.000	750.000	750.000					
dec-15	Fietsvoorzieningen spoorwegonderdoorgangen Binckhorstlaan	FKM	500.000	150.000	150.000					
jan-16	Schoolomgevingen 2016/2017	VV	287.000	143.500	143.500					
jan-16	Blackspot aanpak 2017	VV	400.000	200.000	200.000					
dec-16	Viaductweg (BBV)	FKM	600.000	435.746	435.746					
dec-16	JanThijssenweg (Nieuwe Tolbrug - gemeentegrens Den Haag)	(BBV)	FKM	120.000	87.149	87.149				
dec-16	A4 / Laan van Delfvliet (deels inclusief BTW) (BBV)	VMWS	1.094.185	1.094.185	1.094.185					
Totaal Den Haag					8.591.140	5.896.140	2.200.000	495.000	-	-

B3 Hellevoetsluis

Aanmelding		Cat.	Investering	Totaal					
Datum	Project			subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-15	Schoolroute en oversteek Nelson Mandelalaan	VV	40.000	20.000	20.000				
Totaal Hellevoetsluis				20.000	20.000	-	-	-	-

B3 Krimpen aan den IJssel

Aanmelding		Cat.	Investering	Totaal					
Datum	Project			subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-15	Herinrichting busstation en vergroting P+R (en nieuwe fietsenstalling)	FKM	300.000	187.500	187.500				
Totaal Krimpen aan den IJssel				187.500	187.500	-	-	-	-

B3 Lansingerland

Aanmelding		Cat.	Investering	Totaal					
Datum	Project			subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-15	Fietsvoorzieningen Berkelseweg - route 5	FKM	613.500	307.000	307.000				
dec-15	Fietsparkeren Zoro busbaan	FKM	60.000	60.000	60.000				
dec-15	Fietsparkeren metrostations Lansingerland	FKM	300.000	300.000	300.000				
dec-15	Verkeerseducatie Lansingerland 2017	VV	13.000	6.500	6.500				
dec-15	30 km/uur-zone Noordeindseweg (Berkel)	VV	191.400	19.000	19.000				
Totaal Lansingerland				692.500	692.500	-	-	-	-

B3 Leidschendam-Voorburg

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
feb-13	Verbindingsweg Stompwijk	VV	7.452.000	539.250			539.250		
apr-14	Fietspaden Mgr. Van Steelaan	FKM	150.000	75.000	75.000				
apr-16	Duurzaam veilig bij herinrichten Irenelaan	VV	100.000	50.000	50.000				
dec-15	Fietsparkeren RandstadRail station Voorburg 't Loo	FKM	116.000	58.000	58.000				
dec-15	Fietsverbinding Weigelia	FKM	350.000	175.000		175.000			
dec-15	Verkeersmaatregelen Damplein	VV	100.000	50.000	50.000				
dec-15	Herinrichting Nieuwstraat te Leidschendam	VV	650.000	25.000	25.000				
dec-16	Vlietweg tussen de Broekweg en de De Ruyterstraat (BBV)	FKM	150.000	108.937	108.937				
dec-16	Vlietweg tussen de De Ruyterstraat en de (BBV) Noordelijke Verbindingsweg	FKM	70.000	50.837	50.837				
jun-17	Oversteekplaats Parkweg-Franse Kerkstraat	FKM	30.000	23.751	23.751				
Totaal Leidschendam-Voorburg				1.155.775	441.525	175.000	539.250	-	-

B3 Maassluis

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
apr-15	Fietsstalling halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM	116.000	116.000	116.000				
apr-15	P+R halte Maassluis west Hoekse Lijn	FKM	83.000	83.000	83.000				
apr-15	P+R halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM	105.000	105.000	105.000				
17OMA0221	Halte-infrastructuur VVHL	OV	52.533	pm	pm				
17EMA0232	Verkeerseducatie Maassluis 2017, 2018	VV	30.000	15.000	7.500	7.500			
Totaal Maassluis				319.000	311.500	7.500	-	-	-

B3 Midden-Delfland

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
mrt-13	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	100.000	75.000	75.000				
feb-14	Herinrichting Woudseweg tot 30km-weg	VV	650.000	325.000		325.000			
mrt-14	Fietspad A4	FKM	150.000	75.000	75.000				
dec-16	Sportvelden Schipluiden - A4 (BBV)	FKM	130.000	106.275	106.275				
Totaal Midden-Delfland				581.275	256.275	325.000	-	-	-

B3 Nissewaard

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-15	OV-knoop Voorne Putten	OV	1.562.000	1.171.500	1.171.500				
dec-15	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard	VV	793.618	396.809	396.809				
apr-15	Schoolomgeving Nissewaard 2017, 2018	VV	100.000	50.000	25.000	25.000			
dec-15	Verkeerseducatie Nissewaard 2017, 2018	VV	54.000	27.000	13.500	13.500			
Totaal Nissewaard				1.645.309	1.606.809	38.500	-	-	-

B3 Pijnacker-Nootdorp

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
mrt-12	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	200.000	100.000		100.000			
sep-13	Fietstunnel Komkommerweg / Parallelweg N470	VV	1.200.000	800.000	400.000		400.000		
feb-14	Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	325.000	162.500	162.500				
feb-15	Verkeersveiligheidsplan Pijnacker-Nootdorp, maatregelen 2016 (cluster)	VV	120.000	90.000	90.000				
dec-15	30 km/u- zone Berken- en Bomenbuurt	VV	750.000	110.279	110.279				
dec-16	Hoogseweg (BBV)	FKM	750.000	544.683	544.683				
Totaal Pijnacker-Nootdorp				1.807.462	1.307.462	100.000	400.000	-	-

B3 Ridderkerk

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-15	Verkeerseducatie Ridderkerk 2017, 2018, 2019	VV	56.000	21.000	7.000	7.000	7.000		
dec-15	30 km/uur-zone Pruimendijk - Oostendam	VV	50.000	2.500	2.500				
Totaal Ridderkerk				23.500	9.500	7.000	7.000	-	-

B3 Rijswijk

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
apr-14	Sterroute 4 fiets in asfalt - Rembrandtkade deel 2	FKM	200.000	100.000	100.000				
apr-14	Sterroute 4 fiets in asfalt - Steenlaan	FKM	300.000	150.000	150.000				
apr-14	Verkeersveilige inrichting hoofdwegen Rijswijk B. Generaal Spoorlaan	VV	3.025.000	600.000	600.000				
nov-13	Bushaltes Rijswijk cluster 2014 fase V	OV	175.750	110.976		110.976			
dec-15	Fietspad Van Rijnweg t/m Beatrixlaan (RijswijkBuiten - Oude Zwethpad)	FKM	340.000	170.000			170.000		
dec-15	Fietspad Lange Kleiweg t/m fietstunnel spoor (RijswijkBuiten - Oude Zwethpad)	FKM	340.000	170.000			170.000		
dec-15	Fietsstraat Kloosterlocatie (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten)	FKM	280.000	140.000		140.000			
dec-15	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2 3	FKM	1.585.000	792.500		792.500			
dec-15	Fietstunnel fietspad Prinses Beatrixlaan - Lange Kleiweg (onder spoor)	FKM	4.300.000	2.150.000				2.150.000	
jun-16	Lange Kleiweg verkeersveiligheid nabij sportterrein en AZC	VV	40.000	20.000	20.000				
dec-16	Delftweg (excl voorbereidingskosten PZH) (BBV)	FKM	2.500.000	1.983.740	1.983.740				
dec-16	Sir Winston Churchillaan (excl voorbereidingskosten PZH) (BBV)	FKM	1.400.000	1.280.742	1.280.742				
Totaal Rijswijk				7.667.959	4.134.483	1.043.476	340.000	2.150.000	-

B3 Rotterdam

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
apr-15	Blackspot Jonker Fransstraat - Admiraal De Ruijterweg	VV	580.000	290.000		290.000			
dec-15	Fietspad Krabbendijkestraat - nieuwe route (501A)	FKM	300.000	150.000	150.000				
dec-15	Verkeersveiligheid schoolomgeving Rotterdam 2017	VV	150.000	75.000	75.000				
dec-15	Verkeerseducatie Rotterdam 2017	VV	300.000	150.000	150.000				
dec-16	Fietspad verlengde Willemsbrug - route 488	FKM	335.000	167.500	167.500				
dec-16	Fietspad Molgerdijk - route 479	FKM	25.000	10.000	10.000				
17FR00211	Fietspad Proveniersplein - Stationssingel - route 426	FKM	11.000.000	142.000	142.000				
dec-16	Fietspad Eindstation Hoekse Lijn - route 8	FKM	104.000	52.000	52.000				
dec-16	Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat	VV	275.000	137.500	137.500				
dec-16	Blackspot Heemraadssingel rotonde	VV	100.000	50.000	50.000				
dec-16	Blackspot Rooseveltweg-MLKingweg rotonde	VV	125.000	62.500	62.500				
dec-16	Blackspot Oudedijk-Willem Ruyslaan	VV	80.000	40.000	40.000				
dec-16	Blackspot Boszoom - Hoofdweg	VV	300.000	150.000	150.000				
dec-16	Blackspot Gordelweg	VV	125.000	62.500	62.500				
17VR00215	Blackspot Schiedamseweg - Grote Visserijstraat	VV	151.151	75.000	75.000				
dec-16	Blackspot Dorpsweg - Wolphaertsbocht	VV	561.965	280.000	280.000				
dec-16	Fietsparkeren OV-haltes	FKM	75.000	37.500	37.500				
Totaal Rotterdam				1.931.500	1.641.500	290.000	-	-	-

B3 Schiedam

Aanmelding		Totaal								
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021	
apr-15	Fietspad Beatrixlaan - route 412	FKM	407.000	203.500	203.500					
apr-15	Fietspad Schiedamseweg - route 413	FKM	723.000	362.000	362.000					
apr-15	Asfalteren fietspad Rotterdamsedijk - route 08	FKM	450.000	113.000			113.000			
apr-15	Asfalteren fietspad Horvathweg - route 415	FKM	326.000	82.000		82.000				
apr-15	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	485.000	121.250		121.250				
apr-15	Asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan - route 411	FKM	790.000	198.000		198.000				
apr-15	Asfalteren fietspad Vlaardingerdijk - route 08	FKM	600.000	150.000	150.000					
apr-15	Rotonde Lange Nieuwstraat - Oranjestraat	VV	440.000	220.000		220.000				
apr-15	Rotonde Westfrankelandsedijk - Admiraal De Ruyterstraat	VV	585.000	293.000		293.000				
apr-15	Blackspot Nieuwe Damlaan - Mgr. Nolenslaan	VV	90.000	45.000	45.000					
apr-15	Schoolomgeving Schiedam 2017, 2018, 2019	VV	240.000	120.000	40.000	40.000	40.000			
apr-15	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg	VV	160.000	80.000	80.000					
apr-15	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	VV	130.000	65.000	65.000					
17VSC0217	Rotonde Laan van Bol's - Van Beethovenlaan	VV	302.000	151.000	151.000					
dec-15	Fietspad Koemarkt - route 8	FKM	450.000	125.000		125.000				
Totaal Schiedam					2.328.750	1.096.500	1.079.250	153.000	-	-

B3 Vlaardingen

Aanmelding		Cat.	Investering	Totaal					
Datum	Project			subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-15	Verkeerseducatie Vlaardingen 2017, 2018, 2019	VV	60.000	30.000	10.000	10.000	10.000		
dec-15	Verleggen fietspad Marathonweg bij BP	VV	224.000	112.000	112.000				
jun-15	Overige maatregelen Marathonweg	VMWS	1.850.000	1.850.000	1.850.000				
jun-15	Fietspaden recreatiegebied Noordoever	FKM	800.000	800.000	800.000				
Totaal Vlaardingen				2.792.000	2.772.000	10.000	10.000	-	-

B3 Wassenaar

Aanmelding		Cat.	Investering	Totaal					
Datum	Project			subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
jun-09	Inrichten 60 km/u wegen	VV	232.000	50.000	50.000				
jun-11	Sluipverkeer Kerkehout/Kokhoornlaan	VMWS	400.000	200.000	200.000				
jul-11	Asfalteren Storm van 's Gravesandeweg	VV	350.000	145.000	145.000				
mei-12	Fietsoversteek Hogeboomseweg/Jaagpad	FKM	50.000	25.000	25.000				
feb-15	Inrichten veilige schoolzones (cluster)	VV	141.800	97.196	97.196				
Totaal Wassenaar				517.196	517.196	-	-	-	-

B3 Westland

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
apr-10	Poelzone, fietsbruggen (Vlotwatering) (cluster)	FKM	404.200	202.100	202.100				
17EWE0231	School-thuisroute Arckelweg	VV	466.166	223.083	223.083				
feb-12	Fietsvoorzieningen Lange Kruisweg	VV	1.008.000	504.000	504.000				
mrt-13	2e Verkeersontsluiting bedrijventerrein Teylingen te 's-Gravenzande	VV	1.225.000	612.500	612.500				
mrt-13	Verkeersmaatregelen Boomawatering (cluster)	VV	2.569.163	499.803	499.803				
mrt-14	Aanleg rotonde kruising Haagweg/ Molenweg	VV	1.260.000	945.000	945.000				
17VWE0234	N223-Noordlierweg/Oostbuurtseweg, incl. verbreding Noordlierweg	VV	630.000	315.000	315.000				
mrt-14	Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan	VV	909.000	454.500	454.500				
apr-14	School-thuisroute 3e fase (Cluster)	VV	604.303	48.213	48.213				
17EWE0225	School-thuisroute 3e fase - Burgemeester Cramerlaan/ Veilingweg te De Lier	VV	25.830	12.915	12.915				
mrt-15	Bochtverbreding en aanleg uitwijkstroken Noordlierweg	VV	650.000	325.000	325.000				
dec-15	School-thuisroute (cluster 4)	VV	700.000	350.000	350.000				
dec-15	Aanpassingen kruispunt Kruisbroekweg/Kruisweg	VV	220.000	165.000	165.000				
Totaal Westland				4.657.114	4.657.114	-	-	-	-

B3 Westvoorne

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-15	30km/uur-zone dorpscentrum Oostvoorne	VV	-	12.500	12.500				
Totaal Westvoorne				12.500	12.500	-	-	-	-

B3 Zoetermeer

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
mei-10	Ontsluitingsweg Nutricia	VV	200.000	100.000		100.000			
apr-13	Reconstructie schoolomgeving Annie M.G. Schmidtschool aan de Nesciohove	VV	200.000	100.000	100.000				
apr-14	Aanpassen fietspaden rotonde Van Stolberglaan/ Paltelaan	FKM	400.000	200.000	200.000				
okt-14	Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg)	VMWS	450.000	300.000	300.000				
apr-15	1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden	FKM	94.000	47.000	47.000				
apr-15	Aanpassen fietsoversteek 3e Stationsstraat/ Pigmentsingel	FKM	80.000	40.000	40.000				
apr-15	Afronden project bromfietzers op de rijbaan	FKM	50.000	25.000	25.000				
dec-15	Reconstructie Franklinstraat-Wattstraat	VV	190.000	95.000	95.000				
17VZ00206	Verhoogde fiets en voetgangersoversteken (attentieverhoging)	VV	300.000	133.840	133.840				
dec-15	Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat)	FKM	75.000	37.500	37.500				
dec-15	Rondje Meerpolder	FKM	250.000	125.000	125.000				
dec-16	Oversteek fietspad over Natuursteenlaan/ Scheglaan /Lansingpad (BBV)	FKM	550.000	399.434	399.434				
dec-16	Berkelseweg tussen Katwijkerlaan en Oostweg, 4e Stationsstraat/ Edelsteensingel (BBV)	FKM	400.000	290.498	290.498				
17OZ00218	RandstadRailhalte Stadhuis	OV	3.500.000	1.753.000	1.753.000				
jan-17	Fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2017/2018	VV	44.000	22.000	22.000				
jan-17	Inrichten schoolzones	VV	200.000	100.000	100.000				
jan-17	Verkeersveiligheid winkelcentra	VV	150.000	75.000	75.000				
Totaal Zoetermeer				3.843.272	3.743.272	100.000	-	-	-

B3 ProRail

Aanmelding				Totaal						
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021	
dec-15	Fietsparkeren NS station Moerwijk	FKM	121.000	60.500	60.500					
dec-15	Fietsparkeren NS station Rijswijk	FKM	849.000	424.500		424.500				
dec-15	Fietsparkeren NS station Zoetermeer oost	FKM	289.000	144.500				144.500		
dec-15	Fietsparkeren NS station Rotterdam-Alexander	FKM	1.500.000	750.000		750.000				
dec-15	Fietsparkeren NS station Schiedam	FKM	300.000	150.000	150.000					
Totaal Prorail					1.529.500	210.500	1.174.500	-	144.500	-

B3 Provincie Zuid-Holland

Aanmelding				Totaal						
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021	
jan-12	DVM Zuidvleugel Maatregelen Operationeel Verkeersmanagement BB27b	VMWS	312.297	143.683	143.683					
jun-12	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	8.800.000	1.147.375	1.147.375					
mrt-14	Sterroute Voorburg/CBS	FKM	780.000	390.000	390.000					
dec-16	Kleijhoogt (BBV)	FKM	250.000	181.561	181.561					
dec-16	Pieter Bregmanlaan (BBV)	FKM	1.000.000	726.244	726.244					
dec-16	Verlengde Velostrada	FKM	4.500.000	860.000		860.000				
dec-16	Snelfietsroute Rotterdam-Gouda	FKM	4.700.000	500.000		500.000				
dec-16	Snelfietsroute F15 IJsselmonde	FKM	5.500.000	500.000		500.000				
dec-16	Middel Broekweg (BBV)	FKM	1.750.000	1.111.237	1.111.237					
Totaal provincie Zuid-Holland					5.560.100	3.700.100	1.860.000	-	-	-

B3 RWS

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
mei-12	DVM Zuidvleugel BermDRIP's RWS (BB27b2)	VMWS		249.622	249.622				
jan-12	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg	VMWS	1.888.962	1.358.023	1.358.023				
Totaal RWS				1.607.645	1.607.645	-	-	-	-

B3 Havenbedrijf Rotterdam

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-16	Fietsvoetverbinding Schiedam - Heijplaat/RDM (RTD-BBV-007)	OV		150.000	150.000				
160HA0187	CV en OV Maasvlakte en Europoort (RTD-BBV-024)	OV		2.367.500	2.367.500				
170HA0186	COV Waal- Eemhaven en Botlek (RTD-BBV-039)	OV		817.000	817.000				
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				3.334.500	3.334.500	-	-	-	-

B3 Hoogheemraadschap Rijnland

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-15	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder	FKM	3.200.000	540.000	540.000				
Totaal Hoogheemraadschap Rijnland				540.000	540.000	-	-	-	-

B3 Leiden

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-16	Plesmanlaan noordzijde/Bio Science Park (BBV)	FKM	2.000.000	1.452.489	1.452.489				
dec-16	Stimuleren E-fiets Leiden (BBV)	FKM	200.000	90.498	90.498				
dec-16	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (BBV)	OV	3.295.093	1.490.993	1.490.993				
dec-16	Deelfietsstelsel Biosciencepark (BBV)	FKM	230.000	104.000	104.000				
Totaal Leiden				3.137.980	3.137.980	-	-	-	-

B3 RET

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
mrt-17	Naamwijziging metrostation Meijersplein	OV	141.500	141.500	141.500				
Totaal RET				141.500	141.500	-	-	-	-

B3 HTM/Rijswijk

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
dec-16	Twee toegankelijke perrons Delftweg	OV	400.000	400.000	400.000				
Totaal HTM/Rijswijk				400.000	400.000	-	-	-	-

B3 MRDH

Aanmelding				Totaal					
Datum	Project	Cat.	Investering	subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
	Programma kleine projecten 2018 ¹⁾		30.000.000	21.704.750		21.704.750			
nov-15	Bleizo HOV-baan	OV	2.900.000	2.900.000		2.900.000			
dec-16	Toegankelijkheid OV (stadstram) Rotterdam	OV	640.000	640.000	640.000				
dec-16	Gereserveerde projecten haltetoegankelijkheid Haaglanden	OV	900.000	900.000	900.000				
dec-16	Verkeerseducatie MRDH 2017, 2018	VV	1.670.000	1.670.000	300.000	1.370.000			
dec-16	Gereserveerde projecten Verkeersveiligheid Haaglanden	VV	293.552	293.552	293.552				
dec-16	Gereserveerde projecten Fiets- en ketenmobiliteit Haaglanden	FKM	900.000	900.000	900.000				
dec-16	Gereserveerde projecten DVM Haaglanden	VMWS	1.953.391	1.302.261	1.302.261				
dec-16	ITS (BBV Haaglanden)	VMWS	6.000.000	6.000.000	3.000.000	3.000.000			
dec-16	Gedragsmaatregelen fiets (BBV Haaglanden)	VMWS	600.000	401.045	401.045				
dec-16	Gebieds- en werkgeversaanpak (BBV Haaglanden)	VMWS	2.500.000	1.426.000	1.426.000				
dec-16	Logistieke efficiency goederentransport (BBV Haaglanden)	VMWS	238.000	118.000	118.000				
dec-16	Beter Benutten Vervolg Rotterdam (nog niet beschikt of aangemeld, zie bijlage C)	VMWS	133.417.580	9.297.750	4.648.875	4.648.875			
	Totaal MRDH			47.300.645	13.677.020	33.623.625	-	-	-
	Eindtotaal			112.956.849	65.551.248	42.211.351	1.955.750	3.238.500	-

¹⁾ € 30.000.000 minus samenwerkingsprojecten, verkeerseducatie MRDH, Bleizo HOV-baan, en al voor 2018 opgenomen Rotterdamse aanmeldingen.

Bijlage B4 Afgesloten projecten 2016

In 2016 is een groot aantal projecten gerealiseerd en financieel afgesloten. De aan gemeenten vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. Tevens zijn de in 2017 afgesloten projecten (tot en met mei) opgenomen.

B4 Afgesloten projecten

Aanvrager	Project
Gemeente Albrandswaard	Aanp. route buslijn182 ALAL002825
Gemeente Barendrecht	DVM Zuidvleugel VRI onderligg. wegennet 37c (BB) 1e
Gemeente Barendrecht	Fiets in de Keten B'drecht 2014 BDBDK02891
Gemeente Barendrecht	Fietspad Oude Maaspad BDBDF02867
Gemeente Barendrecht	Verbetering functie verkeersregelcentrale 42B (BB) B'drecht BDB
Gemeente Barendrecht	Verkeerseducatie Barendrecht 2015
Gemeente Capelle aan den IJssel	Extra objectcamera BB maatregel 46
Gemeente Capelle aan den IJssel	Haltetoeg. Capelle a/d IJssel CYCYH02855
Gemeente Capelle aan den IJssel	Haltetoegankelijkheid bushaltes De Linie de Duikerlaan
Gemeente Capelle aan den IJssel	Optimalisatie Algeracorridor fase 2 (BB) CYCYD0288
Gemeente Capelle aan den IJssel	Verbetering functie verkeersregelcentrale (bb37C) en opt. Algeracorridor (BB46)
Gemeente Capelle aan den IJssel	Verk. camera's Capelle, Beter benutten maatreg. 42B
Gemeente Capelle aan den IJssel	Verbeteren kruispunt Capelseweg-Bermweg-Kanaalweg-route 06/11
Gemeente Capelle aan den IJssel	Verbeteren van fietsroute 429 Hoofdwegplein noord
Gemeente Delft	Abriwerkzaamheden halte Nwe Plantage in Delft
Gemeente Delft	Fietsaansluiting en fietsoversteek Vulcanusweg
Gemeente Delft	Fietspad Rotterdamseweg ts Polweg en Jaffalaan
Gemeente Delft	Kleine fietsveiligheidsmaatregelen
Gemeente Delft	Managementproject Stedelijke Distributie
Gemeente Delft	Verbeteren autobewegwijzering
Gemeente Delft	Verhoogde zebra Vrijheidslaan
Gemeente Den Haag - DSO	Haagse stadsfiets
Gemeente Den Haag - DSO	Stedelijke Distributie Den Haag BB40
Gemeente Den Haag - DSO	Subsidie Biking2Skool 2014 en 2015
Gemeente Den Haag - DSO	Subsidie KANS 2014 en 2015
Gemeente Den Haag - DSO	Subsidie SP-verkeersparcours 2014 & 2015
Gemeente Den Haag - DSO	Subsidie VLF 2014 en 2015
Gemeente Den Haag - DSO	Verbetering verkeersveiligheid veiligheid knooppunt Molenweg met B'kade D'kade
Gemeente Den Haag - DSO	Wisseling snelheidsdisplays
Gemeente Den Haag - DSB	Aanpass. lijn 9 Wouwermanstraat - Vredenburg 2016
Gemeente Den Haag - DSB	Aanpassen keerlus Madurodam slot 2016
Gemeente Den Haag - DSB	Diverse kleine scopewijzigingen
Gemeente Den Haag - DSB	Fietspad spoortunnel Hildebrandplein
Gemeente Den Haag - DSB	Fietsparkeren binnenstad DH - fietsstalling Veerkade
Gemeente Den Haag - DSB	Fietsproject "Fietsroute Grote Marktstraat"
Gemeente Den Haag - DSB	Fietsvoorzieningen smalle deel Javastraat
Gemeente Den Haag - DSB	Handhaven Fietsdepot vanaf 2015

B4 Afgesloten projecten - vervolg

Aanvrager	Project
Gemeente Den Haag - DSB	Herinrichting Beeklaan
Gemeente Den Haag - DSB	Herinrichting kruispunt Valkenboslaan-Weimarstraat
Gemeente Den Haag - DSB	Knooppuntontwikkeling DHC - fietsparkeren deel 1
Gemeente Den Haag - DSB	Kwaliteit fietspaden 2012 deel N
Gemeente Den Haag - DSB	Neherkade einddeclaratie
Gemeente Den Haag - DSB	Opt. kruisingen OVN-Aansluiting A12/Voorburg
Gemeente Den Haag - DSB	OV doorstroming VRI's / wegprofielen Den Haag
Gemeente Den Haag - DSB	Plaatsing E-laadvoorzieningen in Haaglanden (C-Z)
Gemeente Den Haag - DSB	Schoolroutes en schoolomgeving Fahrenheitstraat UVP10-11
Gemeente Den Haag - DSB	Subsidie lijn 15 deel Den Haag en Nootdorp deel 2
Gemeente Den Haag - DSB	Subsidie lijn 9 Vrederust - deel Fruitweg
Gemeente Den Haag - DSB	Uitfasering oude abri's
Gemeente Den Haag - DSB	Uitvoering lijn 9 deelprj. CS-Rijnstraat
Gemeente Den Haag - DSB	Verbetering schoolomgeving Den Haag (UVP 14/15)
Gemeente Den Haag	Plaatsing advertentie over "OV steeds beter"
Gemeente Den Haag	Fietsparkeren binnenstad Den Haag Nobelstraat
Gemeente Den Haag	Kwaliteit fietspaden 2015 Westduinweg
Gemeente Den Haag	Fietspad Finnenburg
Gemeente Den Haag	Fietspad Laakweg
Gemeente Den Haag	Laan van Meerdervoort (ts Azaleaplein en Thorbeckelaan)
Gemeente Hellevoetsluis	Toegankelijkheid Halteplaatsen 2015 HEHEH03019
Gemeente Krimpen a/d IJssel	Verbetering functie verkeersregelcentrale afkoop B&O BB maatregel 37C en 42B
Gemeente Krimpen a/d IJssel	Haltetoegankelijkheid 9 bushaltes voor mindervaliden
Gemeente Lansingerland	30km/u-zone Sterrenweg
Gemeente Lansingerland	Fietsparkeervoorziening OV haltes Lansingerland LA
Gemeente Lansingerland	Fietsparkeren westpolder fase 3 (QWRV)LALAK02853
Gemeente Lansingerland	E-Biketruining Lansingerland
Gemeente Lansingerland	Haltetoeog. L'singerland Groendalseweg LALAH02864
Gemeente Maassluis	Bushaltetoegankelijkheid 2015
Gemeente Maassluis	Verkeerseducatie Maassluis 2015
Gemeente Midden-Delfland	Fietsuggestiestroken Veenakkerweg (Den Hoorn)
Gemeente Midden-Delfland	OV-halte lijn 37 Heerenesse
Gemeente Midden-Delfland	Verkeersmaatregelen doorgaande route 2007
Gemeente Midden-Delfland	Verkeersveiligheidsprojecten gedragsbeïnvloeding 2009
Gemeente Midden-Delfland	Verkeersveiligheidsprojecten gedragsbeïnvloeding 2008
Gemeente Nissewaard	Verbetering functie verkeersregelcentrale 42B (BB), verk.camera
Gemeente Nissewaard	Verkeerseducatie 2014 Spijkenisse SPSP02858
Gemeente Nissewaard	Haltetoegankelijkheid Nissewaard 2015
Gemeente Nissewaard	Verbetering functie verkeersregelcentrale BB42, afkoop B&O 37C en 42B
Gemeente Nissewaard	Verbetering functie verkeersregelcentrale 42B (BB) syst.kopp SP
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Bordbusters "De scholen zijn weer begonnen" 2016
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Campagneborden verkeersveiligheid
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Fietspaden Ruyven-Zuidpolder
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Fietsproject Pijnackerse Poort

B4 Afgesloten projecten - vervolg

Aanvrager	Project
Gemeente Ridderkerk	Fietsvoorz. Rijsingel-Kievitsweg - route 9 RIRIF02859
Gemeente Ridderkerk	Haltetoegankelijkheid 2011 RIRIH02546
Gemeente Ridderkerk	Haltetoegankelijkheid Ridderkerk 2015
Gemeente Ridderkerk	Reconstructie kruispunt Donkerslootweg-Vlietlaan -route 03/497
Gemeente Ridderkerk	Verkeerseducatie Ridderkerk 2015
Gemeente Ridderkerk	Tweerichtingen fietspad Vlietlaan bij Salem - route 03
Gemeente Ridderkerk	Verkeerseducatie Ridderkerk 2016
Gemeente Rijswijk	30 km-zone Stationskwartier
Gemeente Rijswijk	DVM Zuidvleugel : netwerkoptimalisatie
Gemeente Rijswijk	Fietsbrug over het Rijn-Schiekanaal
Gemeente Rijswijk	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Rijswijk
Gemeente Rijswijk	Fietspad S.W. Churchilllaan
Gemeente Rijswijk	Fietspad 't Haantje
Gemeente Rijswijk	OV bushaltes Rijswijkcluster 2013/2014 fase IV
Gemeente Rijswijk	Oversteekplaats L. Kleiweg - Visseringln
Gemeente Rijswijk	Reconstructie Haagweg, Herenstraat
Gemeente Rijswijk	Uitbreiding fietsenstallingen Rijswijk
Gemeente Rijswijk	Uitbreiding fietsparkeercapaciteit woongebieden
Gemeente Rijswijk	Verbreding Beatrixlaan + fietspad
Gemeente Rijswijk	Verkeerseducatie
Gemeente Rijswijk	Verkeerseducatie 2013c
Gemeente Rotterdam	3 Blackspots Hillelaan RDRDV01904
Gemeente Rotterdam	Aanleg ventweg Vierhavenstraat RDRDW02695
Gemeente Rotterdam	Blackspot 2e Rosestraat - Colosseumweg RDRDV02878
Gemeente Rotterdam	Blackspot Groene Kruisweg RDRDV02748
Gemeente Rotterdam	Blackspot Groeninx van Zoelenlaan- Akkeroord RDRDV02742
Gemeente Rotterdam	Blackspot Mathenessersijk - Mathenesserbrug - Math
Gemeente Rotterdam	Blackspot President Rooseveltweg-Marshallweg RDRDV
Gemeente Rotterdam	Blackspot Tienmorgenseweg - laan v. Nw Blankenbur
Gemeente Rotterdam	Doorstr. OV Str.w.-Ceintuurb. en adapt. RDRD002845
Gemeente Rotterdam	Doorstroming OV maatregel 440 bushalte Rijnhaven
Gemeente Rotterdam	Dynamische routebegeleiding 2e fase RDRDD02366
Gemeente Rotterdam	Fiets in de Keten, Meijersplein-Melanchtonweg-Bushalte Schelpwe
Gemeente Rotterdam	Fiets in de Keten, metrostation Pernis RDRDK02713
Gemeente Rotterdam	Fiets in de Keten, OV-haltes Oostpl. Eendr.pl. Dijkz, Leuveh. C
Gemeente Rotterdam	Fiets in de Keten, Willemsbrug-Prinsendam-Wilhelminaplein (BB)R
Gemeente Rotterdam	Fiets in de Keten, Kralingen-Crooswijk RDRDK02641
Gemeente Rotterdam	Fietsoversteken Kralingse Zoom (BB) RDRDF02839
Gemeente Rotterdam	Fietspad Crooswijkseweg - route 511RDRDF02881
Gemeente Rotterdam	Fietspad Groene Kruisweg (BB) RDRDF02837
Gemeente Rotterdam	Fietspad Maashaven o.z. (BB)
Gemeente Rotterdam	Fietspad Park 16-hoven Overschiese Kleiweg fase 1
Gemeente Rotterdam	Fietspad Posthumalaan - route 5 RDRDF02729
Gemeente Rotterdam	Fietspad Rochussenstr. zuidzijde - route 420 RDRDF

B4 Afgesloten projecten - vervolg

Aanvrager	Project
Gemeente Rotterdam	Fietspad Stadionlaan- Sportlaan RDRDF02749
Gemeente Rotterdam	Fietspad Stieltjesplein (F16) RDRDF02726
Gemeente Rotterdam	Fietsparkeren metrostation Kralingse Zoom (BB) RDR
Gemeente Rotterdam	Fietsstraat Schulpweg (BB) RDRDF02840
Gemeente Rotterdam	Fietsstroken Jonker Fransstraat
Gemeente Rotterdam	Fietsstommels Rotterdam 2013 RDRDP02728
Gemeente Rotterdam	Fietsverbinding G.J. de Jonghweg RDRDF02842
Gemeente Rotterdam	Fietsverbinding Parkhaven
Gemeente Rotterdam	Haltetoegankelijkheid Beverwaardseweg RDRDH02684
Gemeente Rotterdam	Haltetoegankelijkheid Rotterdam 2015
Gemeente Rotterdam	Herinr busstation Rdam Alex. RDRD002398
Gemeente Rotterdam	Inzet prj.onderst. BB 37C, 42B en 46
Gemeente Rotterdam	Molenvliet - route 484 RDRDF02875
Gemeente Rotterdam	Nieuwe bushaltes dienstregeling 2015 RDRD003012
Gemeente Rotterdam	Open verkeersdata 44c (BB) RDRDD02816
Gemeente Rotterdam	P+R Kralingse Zoom RDRDM01098
Gemeente Rotterdam	Pettendijk BDU deel RDRDM02054
Gemeente Rotterdam	Pleinweg Zuidzijde - route 2
Gemeente Rotterdam	Realisatie keerlus Marconiplein SRSRM02590
Gemeente Rotterdam	Regelscenario's BB 37C, 42B en 46
Gemeente Rotterdam	Regionale P+R verwijzing RDRDC02577
Gemeente Rotterdam	Schakel Sydneystraat - Polderdwarweg
Gemeente Rotterdam	Spinozaweg herprofilieren en saneren blackspots RDR
Gemeente Rotterdam	Tekstdisplays, beter Benutten maatregel 46
Gemeente Rotterdam	Toegankelijke bushaltes ML Kingweg RDRDH02812
Gemeente Rotterdam	Uitv. Keizerswaard SRSRM02564
Gemeente Rotterdam	Verb. functioneren verkeerscentrales R'dam (BB-42A)
Gemeente Rotterdam	Verbindingsspoor Marconiplein SRSRM02722
Gemeente Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2013 RDRDE02710
Gemeente Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2014 RDRDE02811
Gemeente Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2015
Gemeente Rotterdam	Verkenning stedenbaanstation Stadionpark (BB) RDRD
Gemeente Rotterdam	Vertragingkosten keerlus Marconiplein SRSRM02755
Gemeente Rotterdam	Fietsenstalling station R'dam Blaak RDRDK02857
Gemeente Rotterdam	Programma NTOV - versnelling OV lijnen RDRD002819
Gemeente Rotterdam	Blackspot Dorpsweg - Fuitstraat (BS) RDRDV02751
Gemeente Rotterdam	Fietspad en Blackspot Maashaven Oostzijde-Putselaan-Dordtselaan "kruispunt Zuiderkruis" - route 5/482
Gemeente Schiedam	Fietspad 's-Gravelandseweg-Schievestte (route 414)
Gemeente Schiedam	Fietspaden 's-Gravelandseweg-Noord SCSCF01479
Gemeente Schiedam	Fietsstalvoorzieningen 2008 SCSCP02138
Gemeente Schiedam	Ontsluiting P+R Schievestte fase 1 SCSCC02012
Gemeente Schiedam	Poldervaartroute (excl.A20 Passage) (BB) SCSCF0276
Gemeente Schiedam	Poldervaartroute A20 passage (BB) SCSCF02806
Gemeente Schiedam	Rotonde Nieuwlandplein SCSCV01914

B4 Afgesloten projecten - vervolg

Aanvrager	Project
Gemeente Schiedam	Tramplus Proveniersbrug + fietspad 's Gravelandsew
Gemeente Schiedam	Verbeteren functioneren verkeersregelcentrale maatregelen 37c en 42B
Gemeente Schiedam	Verbeteren functioneren verkeersregelcentrale 42B (BB) verkeerscamera's Schiedam
Gemeente Schiedam	Verkeerseducatie 2008 SCSCV02180
Gemeente Schiedam	Verkeersveiligheid rotonde Nieuwlandplein
Gemeente Vlaardingen	37C/42B systeemkoppeling Vlaardingen
Gemeente Vlaardingen	42B Plaatsing camera's (BB)
Gemeente Vlaardingen	Aanloopsubsidie 37C/ 42B en eenmalige kosten (BB)
Gemeente Vlaardingen	Haltetoegankelijkheid V'dingen 2014 VLVLH02873
Gemeente Vlaardingen	Haltetoegankelijkheid Vlaardingen 2013 VLVLH02740
Gemeente Vlaardingen	Schoolzones 2011 VLVLV02535
Gemeente Vlaardingen	Verbetering functie verkeersregelcentrale BB42 keerscenario
Gemeente Vlaardingen	Verkeerseducatie Vlaardingen 2014 VLVLE02872
Gemeente Vlaardingen	Haltetoegankelijkheid Vlaardingen 2015 VLVLH03068
Gemeente Vlaardingen	Verkeerseducatie Vlaardingen 2015 VLVLE03069
Gemeente Wassenaar	Herinrichting Windlustweg
Gemeente Wassenaar	Inrichten veilige schoolzones
Gemeente Wassenaar	Kruispunt Zijdeweg - Wittenburgerweg
Gemeente Wassenaar	Verkeersregelinstallaties N44
Gemeente Wassenaar	Verkeersveilh. en bereikbaarh. Wassenaarseslag
Gemeente Wassenaar	Violierenweg-Ter Weerlaan
Gemeente Wassenaar	Verhoogde fietsstrook Van Zuylen van Nijvelstraat
Gemeente Westland	Aanschaf en plaatsen van fietsklemmen bushalte Ambachtstraat- Gr. Woerdl.-Galgeweg Naaldwijk
Gemeente Westland	Poelzone, fietsbruggen fase 1a Vlotwateringbrug
Gemeente Westland	Poelzone, fietsbruggen fase 1b Brug bij de vispaaiplaats
Gemeente Westland	Poelzone, fietsbruggen fase 2a Duikers
Gemeente Westland	Poelzone, fietspad N211 - Groene schakel fase 2
Gemeente Westland	Poelzone, fietspad N211 Nw. Water fase 1a
Gemeente Westland	Reconstructie Middenzwet te Wateringen
Gemeente Westland	Rotonde Pijletuinenweg/ Middelbroekweg
Gemeente Westland	Rotonde Wateringveldsepolder
Gemeente Westland	School-thuisroute 2e fase Barendselaan / Voorstraat
Gemeente Westland	School-thuisroute 3e fase kruising Middelbroekweg- Zwethlaan
Gemeente Westland	Verkeersmaatregel Boomawatering fase 5a Bochtverbreding Casembrootlaan 35
Gemeente Westland	Verkeersmaatregel Boomawatering fase 2 aanl. van Ruijvenlaan
Gemeente Westland	Verkeersmaatregelen Boomawatering fase 3 Kruispunt Molenweg / Boomaweg
Gemeente Westland	School-thuisroute fase 3 Verburghlaan te Poeldijk
Gemeente Westland	School-thuisroute fase 3 Hoogwerf
Gemeente Westvoorne	30km/u-zone Noordweg
Gemeente Zoetermeer	2e fase verwijderen obstakels in fietspaden/vervangen door fietsvriendelijke palen
Gemeente Zoetermeer	Aanpassen fietsoversteek Vaartdreef/Violiervaart
Gemeente Zoetermeer	Aanpassen halte Zoetermeer CW/optimaliseren RR3&4
Gemeente Zoetermeer	Aanpassen Osyiaan ter hoogte van het CKC
Gemeente Zoetermeer	Bebording pleinen Mandelabrug

B4 Afgesloten projecten - vervolg

Aanvrager	Project
Gemeente Zoetermeer	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Zoetermeer (QW)
Gemeente Zoetermeer	Dynamisch parkeer verwijssysteem Dorpstraat
Gemeente Zoetermeer	Fietsenstalling tramhalte RR Z'meer deel 1
Gemeente Zoetermeer	Fietsenstallingen bushalte zoetermeer
Gemeente Zoetermeer	Fietslessen groepen 4 en 6
Gemeente Zoetermeer	Fietsenstalling tramhalte RR Z'meer Fietskl. OV-halte V'weg
Gemeente Zoetermeer	Gebiedsaanpak Z'meer fietsnetwerk bedrijventerrein
Gemeente Zoetermeer	Kruising Amerikaweg - Vorstiusrode
Gemeente Zoetermeer	Kruising Schoolstr., V. Dieslaan, Clauslaan, Stolberglaan
Gemeente Zoetermeer	Verbeteren fietsparkeren Dorpsstraat
Gemeente Zoetermeer	Verwijderen of aanpassen obstakels in fietspaden
Gemeente Zoetermeer	School-thuisroutes Zoetermeer
Gemeente Zoetermeer	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Zoetermeer (deel 2)
Gemeente Zoetermeer	Verhogen fietsoversteken rotonde J.J. van Rijweg/van Leeuwenhoeklaan
Gemeente Zoetermeer	Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan
Havenbedrijf Rotterdam	Ombouw kruispunt N218 (Stenen Baakplein) (RTD-BBV-012)
Prorail	ProRail VAT-kst fietsenstalling R'dam Alexander SR
Provincie Zuid-Holland	Fietsroute Noordeindseweg ZHLAF01964
Provincie Zuid-Holland	DVM Zuidvleugel Zes DRIP's PZH BB27b3
RET	Toegankelijke tramhaltes Huygensstraat
RET	Toegankelijke tramhaltes Bokelweg
RET	OV-fiets Rotterdam
Waterschap Hollandse Delta	Beter Benutten maatregel 37C en 42B (BB)
Bleizo	Laan van Mathenesse SRSRW02485
Sportservice Zuid-Holland	IVA-BOB sport 2016

In 2016 zijn de meeste 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 looptijd van het programma is tot eind 2017, met eventueel een kleine uitloop, mits door de minister goedgekeurd.

Beter Benutten Vervolg Haaglanden

bedragen in euro's

Project nr.	Project		Investering		Rijk	
			excl. BTW	45,25%	MRDH	Derden
HGL-BBV-001	Gebieds- en werkgeversaankpak	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
HGL-BBV-004	Busplatform Den Haag Centraal	OV	8.853.320	4.006.027	3.242.842	1.604.451
HGL-BBV-005	P+R locaties	FKM	12.145.497	5.495.700	1.584.000	5.065.797
HGL-BBV-006/1	Snelfietsroute Midden-Delfland-Delft-Pijnacker-Zoetermeer	FKM	4.042.500	1.829.186	992.136	1.221.178
HGL-BBV-006/2	Snelfietsroute Leiden-Katwijk	FKM	2.000.000	904.977	-	1.095.023
HGL-BBV-006/3	Snelfietsroute Naaldwijk-Wateringen-Rijswijk	FKM	3.150.000	1.425.339	602.639	1.122.021
HGL-BBV-006/4	Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag Spoorwijk	FKM	2.000.000	271.493	164.253	1.564.253
HGL-BBV-006/5	Snelfietsroute Vlietroute	FKM	2.840.000	1.285.068	649.336	905.596
	Snelfietsroutes, gedragsbeïnvloeding	FKM	600.000	271.493	131.403	197.104
HGL-BBV-007	Beatrixlaan-Van Foreestweg	VMWS	1.100.000	498.000	301.000	301.000
HGL-BBV-008	A4 / Laan van Delfvliet (deels inclusief BTW, aangepast 18-8-2016)	VMWS	1.094.185	535.867	558.318	-
HGL-BBV-009	Pieken in fietsintensiteiten Jaffalaan (incl. BTW)	FKM	3.472.700	1.571.357	950.671	950.671
HGL-BBV-010	Stimuleren E-fiets Leiden	FKM	200.000	90.500	-	109.500
HGL-BBV-011	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp	OV	3.295.093	1.490.993	-	1.804.100
HGL-BBV-013	Deelfietsstelsysteem Biosciencepark	FKM	230.000	104.000	-	126.000
HGL-BBV-020	ITS	VMWS	9.132.231	4.132.231	5.000.000	-
Totaal			61.125.176	27.044.376	14.984.405	19.096.393
Gedragsbeïnvloeding (begrepen in de bovengenoemde budgetten)			2.105.000	1.311.993	484.552	308.455
	Clusterprogramma snelfietsroutes		600.000	271.493	129.552	198.955
	Verbeteren HOV verbinding Leiden-Leiderdorp		200.000	200.000	-	-
	Clusterprogramma PenR		505.000	150.000	355.000	-
	Busplatform Den Haag Centraal		550.000	550.000	-	-
	Stimuleren E-fiets Leiden		200.000	90.500	-	109.500
	Deelfietsstelsysteem Biosciencepark		50.000	50.000	-	-
Budgetten	lenM inclusief ITS, exclusief BTW			27.044.376		
	MRDH				15.613.776	
	Gereserveerd budget				11.000.000	
	Extra budget, bestuurscommissie 21 september 2016				2.190.130	
	Agglonet (inzet van het restant voor busplatform)				2.423.646	
	Regionale overheden, werkgevers en andere bronnen					19.096.393
	Provincie en gemeenten					16.066.693
	Werkgevers					3.029.700

Indien het programma gedragsbeïnvloeding groter wordt, bespreken partijen hoe aanvullende financiering geregeld kan worden.

Beter Benutten Vervolg Rotterdam

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Programmalijn	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		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	lenM	MRDH	Derden
RTD-BBV-016 Centrumas Rotterdam	3.515	1.570	950	995
RTD-BBV-017 Brielselaan - Doklaan	1.793	806	493	494
RTD-BBV-018 Verbetering knooppunt Vijfsluizen	11.090	4.815	2.942	2.943
RTD-BBV-020 Koppeling fiets Beneden Merwederoute - BAR-route	1.352	608	372	372
RTD-BBV-021 Fietsmaatregelen havengebied	1.065	479	292	294
RTD-BBV-022 OV-knoop Rotterdam - Alexander	12.021	4.659	3.054	4.308
RTD-BBV-023 P+R Hoekse Lijn	1.058	476	291	291
Fietsenstallingen bij OV	1.000	450	550	
Totaal	32.894	13.863	8.944	9.697

RTD-BBV-009 Koepelplan Netwerkversterking: Groslijst

bedragen x € 1.000

Projectnaam	Investing	lenM	MRDH	Derden	
RTD-BBV-007	Fietsvoetverbinding Schiedam - Heijplaat / RDM	224	101	56	67
RTD-BBV-024	CV en OV Maasvlakte en Europoort	3.265	1.489	888	888
RTD-BBV-029/1	Harmonielaan Barendrecht	906	280	140	486
RTD-BBV-029/2	Harmonielaan Barendrecht, deel 2	1.628	605	303	720
RTD-BBV-029/3	Harmonielaan Barendrecht, deel 3	966	645	322	
RTD-BBV-032	OV-knoop Blaak	3.700	1.700	400	1.600
RTD-BBV-036	Vulcaanweg - Delflantsedijk	1.718	729	624	365
RTD-BBV-037	Brug Spijkenisserhaven	2.795	826	662	1.307
RTD-BBV-039	COV Waal- Eemhaven en Botlek	1.127	501	316	310
RTD-BBV-040	Watertaxi Schiedam	291	131	80	80
RTD-BBV-041	Westfrankenlandsedijk	1.031	350	213	468
	Poldervaartroute	1.240	558	341	341
	Sandelingenknoop A16	700	315		385
	CAR-route Suurhoffbrug	3.850	1.733	1.059	1.059
	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	
	Totaal	27.016	11.468	6.861	8.688

Bijlage D

Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

In juli 2016 is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld. Onderstaande lijst geeft de actuele stand (januari 2017) weer van de projecten. In de loop van 2017 wordt een integrale actualisatie van de projectenlijst voorzien, welke kan dienen als onderlegger voor besluitvorming voor de status van projecten. De lijst in deze bijlage moet derhalve worden gezien als informatief.

Daar waar een (F) achter het project staat is de rol van de MRDH faciliterend.
Bij een (A) heeft de MRDH de rol van autoriteit.

Projecten in de realisatie-, planstudie- en verkenningfase

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving	Status januari 2017
OV	Realisatie	1	Ombouw Hoekse Lijn (A).	in uitvoering
OV	Realisatie	1	Ombouw Hoekse Lijn (A).	in uitvoering
OV	Realisatie	2	Eindhalte metrolijn E Den Haag Centraal (A).	gereed, financiële afronding
OV	Realisatie	3	Vervoersknoop BleiZo (F).	in uitvoering
OV	Realisatie	4	Aanleg tramlijn station Delft -TU Wijk (tram 19) (A).	in uitvoering
OV	Realisatie	5	Verbetering overstapstations Den Haag Laan van NOI, Blaak en Rotterdam Alexander (A).	in uitvoering, NOI nog niet
OV	Realisatie	6	Opwaarderen tramlijn 1 (Tanthof - Den Haag Centrum) (A).	projectbesluit medio 2017
OV	Realisatie	7	HOV-baan BleiZo (A).	uitvoering 2018
OV	Realisatie	8	Busstation Den Haag CS (F).	in uitvoering
OV	Planstudie	1	Vergroten capaciteit en robuustheid RandstadRail: samenloopdeel lightrail/metro en capaciteit Rotterdam/Pijnacker (A).	projectbesluit maart 2017
OV	Planstudie	2	Verbetering OV-ontsluiting TU Wijk - Delft Zuid (F).	uitwerkingsfase, realisatie 2018
OV	Planstudie	3	Verbetering ontsluiting Rotterdam The Hague Airport op Meijersplein en in de richting van Delft/Rijswijk (F).	Afspraken over quick wins gemaakt, verkenning naar Mobility as a Service loopt, verbinding RTHA-Meijersplein onderdeel van marktplaats voor infrastructuur Verkeersonderneming en van fieldlab AVL
OV	Planstudie	4	OV-ontsluiting en realisatie Station Stadionpark (A+F).	Rotterdam voert studie uit
OV	Planstudie	5	Opwaarderen tramlijn 1 (Den Haag Centrum - Scheveningen) (A).	projectbesluit medio 2017
OV	Planstudie	6	HOV-verbinding tram Norkfolkterrein Scheveningen (A).	verkenning gereed medio 2017
OV	Planstudie	7	Busstation Zuidplein (A).	
OV	Planstudie	8	Capaciteit stationsplein Hollands Spoor (A).	
OV	Verkenningen	1	Schaalsprong verstedelijking/metropolitaan OV centraal Den Haag, inclusief Internationale Zone; ontsluiting Binckhorst (A).	gestart als Schaalsprong OV Den Haag 2040
OV	Verkenningen	2	Corridor R'dam - Drechtsteden (IC, sprinters, Merwede Lingelijn, goederen, verdeling capaciteit Willemspoortunnel op LT) (F).	
OV	Verkenningen	3	Visie op HOV Den Haag-Westland-Hoekse Lijn (A).	
OV	Verkenningen	4	Verbetering overstapstations Schiedam Centrum en Rijswijk (F).	
OV	Verkenningen	5	Verbetering HOV Rotterdam Zuid en Oeververbindingen Rotterdam (A).	gestart als OV Plan Rotterdam 2040
OV	Verkenningen	6	Programma Netwerk RandstadRail fase 2 (breder tramvoertuigen en perrons) op lijnen 6, 12, 16 en 17 plus diverse capaciteitsknelpunten in centrum Den Haag (A).	besluit verkenning medio 2017

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

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving	Status januari 2017
OV	Verkenningen	7	HOV Ridderkerk-Drechtsteden (R-net) (A) Onderzoek naar voorkeursoplossing	Onderdeel PvE DAV-concessie PZH. ter vervanging tramreservering samen met Ridderkerk in opstartfase
OV	Verkenningen	8	HOV-verbindingen Rotterdam Alexander-Zoetermeer, Rotterdam Alexander-Delft, Delft-Zoetermeer, lightrail Rotterdam Centrum-Zoetermeer (A).	gestart als Netwerkstudie Randstadrail Oostland
OV	Verkenningen	9	Station Schiedam Kethel (incl. tram) (F/A).	
Auto	Realisatie	1	H6-weg Hoek van Holland.	
Auto	Realisatie	2	Aansluiting Vijfsluizen.	in uitvoering
Auto	Realisatie	3	A16 Rotterdam.	bijdrage in 2017
Auto	Realisatie	4	Blankenburgverbinding.	bijdrage in 2017
Auto	Realisatie	5	Rotterdamsebaan.	in uitvoering
Auto	Realisatie	6	Hoopolderweg.	in uitvoering
Auto	Realisatie	7	Steenen Baakplein.	in uitvoering
Auto	Realisatie	8	Verlengde Veilingroute (Lange Broekweg - Vlietpolderplein).	uitvoering medio 2018
Auto	Planstudie	1	Poorten en inprikers: • Lozerlaan/Erasmusweg • Prinses Beatrixlaan Rijswijk • N14.	Planuitwerking vanaf 2017
Auto	Planstudie	2	Noordwestelijke Hoofdroute Den Haag.	
Auto	Planstudie	3	Nieuw Reijerwaard (IJsselmondse knoop).	
Auto	Verkenningen	1	Samen met wegbeheerders verkennen, prioriteren en agenderen van (potentiële) knelpunten uit de Wegenstudie Haaglanden, Gebiedsverkenning Westland, Wegenstudie stadsregio Rotterdam, MIRT-verkenning Rotterdam VooRuit, MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.	
Auto	Verkenningen	2	Capaciteitsuitbreiding aansluiting Zoetermeer A12.	
Auto	Verkenningen	3	Bereikbaarheid Voorne Putten en Havengebied.	Verkenning uitgevoerd, gesprek over vervolgcities loopt nog.
Auto	Verkenningen	4	Verbreding N57.	
Auto	Verkenningen	5	Aansluitingen A20 Maassluis-Vlaardingen.	Verkenning uitgevoerd.
Auto	Verkenningen	6	Ontsluiting Westland (centrale as en Bruinsmaknoop).	
Auto	Verkenningen	7	N209 bij Benthuzen verlengen richting N11.	
Auto	Verkenningen	8	Aansluitingen A15 en A29 inclusief capaciteit Ridderster West -> Noord.	
Auto	Verkenningen	9	Oeververbinding(en) Rotterdam en Krimpen (N210) (in relatie tot HBAC).	
Auto	Verkenningen	10	Doorstroming/leefbaarheid A44/N44 (tunnel Wassenaar?).	Wassenaar start verkenning in 2017
Auto	Verkenningen	11	Zuidelijke Randweg Den Haag (doorstroming op deze bundel).	Den Haag neemt het mee met kruising Erasmusweg
Fiets	Realisatie	1	Voor diverse kleine fietsprojecten die op stapel staan wordt verwezen naar het IPVa.	
Fiets	Realisatie	2	Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer.	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	3	Leiden-Katwijk (zuid).	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	4	Verlengde Velostrada Leiden-Den Haag.	uitvoering 2018
Fiets	Realisatie	5	Naaldwijk-Wateringen-Rijswijk-Den Haag.	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	6	Binnenstad Den Haag-Spoorwijk-Rijswijk-Delft.	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	7	Sterfietsroute Binnenstad-Wateringseveld-Wateringen.	uitvoering 2018
Fiets	Realisatie	8	Snelfietsroute F15 IJsselmonde (Spijkenisse-Rotterdam Zuid-Barendrecht-Ridderkerk).	uitvoering 2018
Fiets	Planstudie	1	Kruising A4 (exclusief kruising Vliet).	

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

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving	Status januari 2017
Fiets	Verkenningen	1	Programma fietsverbindingen naar OV knooppunten.	
Fiets	Verkenningen	2	Programma fietsenstallingen op OV-knooppunten.	
Fiets	Verkenningen	3	Programma fietsverbindingen, waaronder onderzoek naar relaties: <ul style="list-style-type: none"> - Binckhorst-Zoetermeer. - Leiden-Zoetermeer - Kruising Vliet van A4-route. - Delft-Rotterdam. - Vlaardingen-Rotterdam-Rotterdam Alexander. - Rotterdam Alexander-Lansingerland. - Kruising A20 (Hofpleinroute). - Hellevoetsluis-Rotterdam. - Kralingen-Rotterdam Zuid. - Hoek van Holland-Naaldwijk. - Naaldwijk-Vlaardingen. - Hoek van Holland-Den Haag (voornamelijk recreatief). - Hoek van Holland-Vlaardingen (voornamelijk recreatief). - Rotterdam. 	

Bijlage E Afkortingenlijst

BDU	Brede Doeluitkering
BLDO	Besluit Leningvoorwaarden Decentrale Overheden
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
HWN-OWN	Hoofdwegennet-Onderliggend wegennet
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
NDW	Nationale Databank Wegverkeersgegevens
OV	Openbaar Vervoer
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
P+R	Parkeer en Reis
RWS	Rijkswaterstaat
VAT-kosten	Kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
Vpb-plicht	Vennootschapsbelastingplicht
VV	Verkeersveiligheid
QW	Quick Wins

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 7 juli 2017 door het algemeen bestuur MRDH

Digitaal uitgebracht juli 2017