

From: Griffie
Sent: 27 Mar 2019 14:56:55
To: Info
Cc:
Subject: graag inboeken FW: MRDH: Zienswijzprocedure Ontwerpbegroting MRDH 2020 en Ontwerp MRDH beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen
Attachments: A. Aanbiedingsbrief start zienswijze ontwerpbegroting MRDH 2020.pdf; A.1. Ontwerpbegroting MRDH 2020.pdf; A.2 Infographic MRDH concept ontwerp begroting 2020 in een oogopslag.pdf; A.3 Kadernota MRDH begroting 2020 getekend.pdf; B Aanbiedingsbrief start zienswijze MRDH beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen.pdf; B.1 Ontwerp MRDH beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen.pdf

Van: Rosanne Meulenbeld [mailto:r.meulenbeld@mrdh.nl]

Verzonden: woensdag 27 maart 2019 14:52

Onderwerp: MRDH: Zienswijzprocedure Ontwerpbegroting MRDH 2020 en Ontwerp MRDH beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen

Deze mail is verzonden aan de raadsgriffiers in afschrift aan de leden van het algemeen bestuur, de leden van de bestuurscommissies, de gemeentesecretarissen en de MRDH-coördinatoren van de 23 gemeenten.

Geachte heer, mevrouw,

Met dit bericht nodigt het dagelijks bestuur van de metropoolregio u uit om uw zienswijze kenbaar te maken inzake:

A. De Ontwerpbegroting MRDH 2020;

B. De Ontwerp MRDH beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen.

Bijgevoegd ontvangt u de aanbiedingsbrief behorende bij de Ontwerpbegroting MRDH 2020 (A.1), alsmede de ontwerpbegroting in één oogopslag (infographic) (A.2) en de Kadernota MRDH begroting 2020 (A.3). Daarnaast ontvangt u de aanbiedingsbrief behorende bij de Ontwerp beleidsnota risicomanagement en weerstand, alsmede de Ontwerp beleidsnota (B.1).

Het verzoek is om uw definitieve zienswijze uiterlijk 29 mei 2019 schriftelijk kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van de MRDH. U kunt uw zienswijze richten aan Rosanne Meulenbeld, via r.meulenbeld@mrdh.nl.

De zienswijzeperiode van de Ontwerpbegroting 2020 en Ontwerp beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen loopt gelijktijdig met de zienswijzeperiode van de Strategische Agenda.

Voor eventuele vragen over de Ontwerpbegroting of de Ontwerp beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen kunt u contact opnemen met Eveline Fokkema (adviseur Financiën), via e.fokkema@mrdh.nl.

Met vriendelijke groet,

Rosanne Meulenbeld
Adviseur bestuurszaken
T: 06 202 88 536
E: r.meulenbeld@mrdh.nl



Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Westersingel 12 | 3014 GN | Rotterdam
Postbus 21012 | 3001 AA | Rotterdam

Meer weten? Kijk op www.mrdh.nl en volg ons via Twitter op @Metropoolregio of praat mee met #MRDH.

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

De raden van de 23 gemeenten die deelnemen aan de
gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Datum

27 maart 2019

Onderwerp

Ontwerpbegroting MRDH 2020

Geachte heer/mevrouw,

Met plezier bieden wij u de Ontwerpbegroting 2020 aan.

Stedelijke regio's zijn steeds belangrijker voor de welvaart en het welzijn van mensen. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gaat het om 2,3 miljoen inwoners. 23 gemeenten werken samen aan vernieuwing van de economie, het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van stad en omgeving en het veranderen van energie. Dit vergroot de kans op een betere toekomst voor de mensen die hier wonen en werken

De verbondenheid van onze regio krijgt steeds meer gestalte. Neem Randstadrail tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. Of de ontwikkelingen op- en langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht, zoals de realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum. Vervoer, wonen en werk krijgen daardoor de ruimte. Fieldlabs en regionale campussen betekenen een impuls voor de economie. In 2020 krijgen zij nieuwe impulsen. Verbeteren van de bereikbaarheid en betere aansluiting van verschillende vormen van vervoer: auto, openbaar vervoer, fiets en het zoeken naar innovaties in vervoer. Ook daar zet de MRDH komend jaar op in. De MRDH faciliteert de uitwerking van de Regionale Energiestrategie en zet in op versterking van werklocaties en groengebieden ten behoeve van vrijetijdseconomie en toerisme.

Kadernota MRDH begroting 2020

De kaders voor deze begroting zijn opgenomen in de Kadernota MRDH begroting 2020 (Kadernota). U treft deze aan als bijlage.

In de Kadernota wordt onder meer ingegaan op het strategische kader, de indeling van de begroting en de inwonerbijdrage.

Het strategisch kader voor de begroting 2020 wordt gevormd door de vier ambities uit de Strategische Agenda MRDH die tegelijkertijd met de begroting 2020 door het algemeen bestuur

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@mrhdh.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon

Eveline Fokkema

ons kenmerk

57836

doorkiesnummer

088 5445 100

e-mail

e.fokkema@mrhdh.nl

bijlage(n)

1. Ontwerpbegroting MRDH 2020
2. Begroting 2020 in een oogopslag
3. Kadernota MRDH begroting 2020

wordt vastgesteld: vernieuwen economie, versterken stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie. De programma's in de begroting zijn gekoppeld aan deze vier ambities. Daarbij blijven vigerende beleidsdocumenten zoals de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de Roadmap Next Economy onverminderd van kracht.

Bij het opstellen van de Kadernota is rekening gehouden met de "Kaderbrief begroting 2020 gemeenschappelijke regelingen" (bijlage 2 in de Kadernota). In deze brief zijn namens de colleges van negen MRDH gemeenten de financiële uitgangspunten voor de gemeenschappelijke regelingen opgenomen. De gemeenten verzoeken in hun brief om eventuele afwijkingen van hun kaderbrief op te nemen in de aanbiedingsbrief bij de begroting. Afwijking van de kaderbrief is aan de orde bij de zienswijzeperiode van de begroting. Vanwege de benodigde ambtelijke doorlooptijd en tijdige bestuurlijke behandeling (voor het zomerreces) dient de start en de sluitdatum van de zienswijzeperiode van de MRDH begroting 2020 drie weken naar voren te worden gehaald. De lengte van de zienswijzeperiode als geheel blijft natuurlijk gelijk.

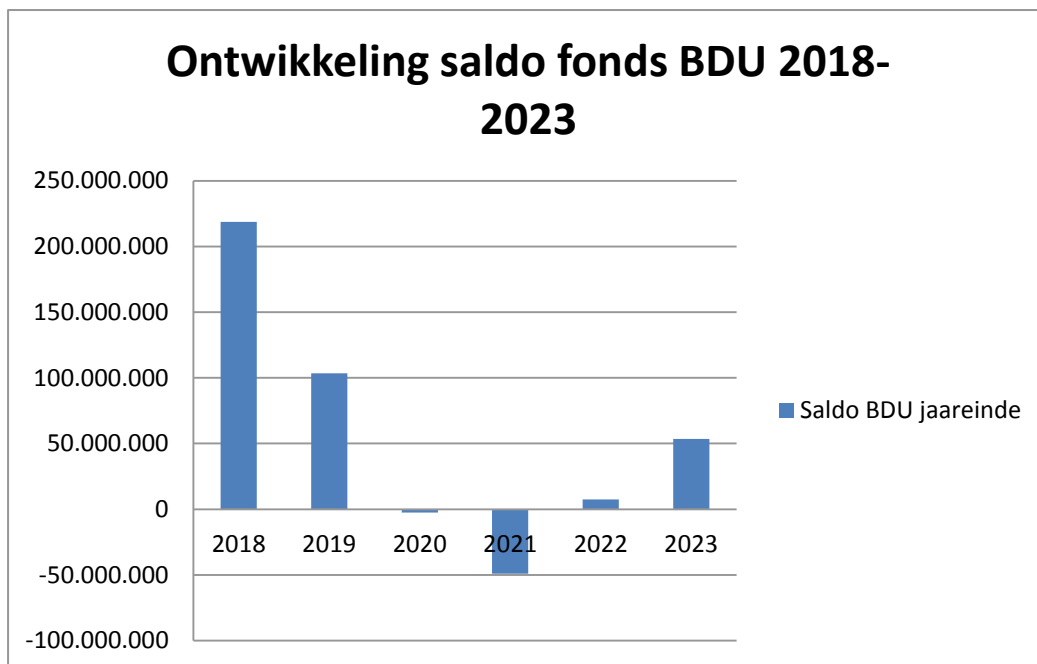
Drie programma's

In de begroting 2020 zijn drie programma's opgenomen. Hierin worden de opgaven uitgewerkt die bijdragen aan de vier ambities uit de strategische agenda. Per opgave worden drie vragen beantwoord: Wat willen we bereiken?, Wat gaan we daarvoor doen? en Wat mag dat kosten?. Dat zijn de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het programma Economisch Vestigingsklimaat. De eerste twee programma's bevatten de wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer en vormen samen de Vervoersautoriteit. De opgaven binnen deze programma's worden hoofdzakelijk bekostigd uit de BDU middelen (rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer). Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa, bijlage 2) maakt deel uit van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en geeft inzicht in de bijdrage vanuit de middelen van de Vervoersautoriteit aan het realiseren van infrastructurele projecten.

Voor de opgaven voor het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat betalen de 23 aan de MRDH deelnemende gemeenten een bijdrage van € 2,68 per inwoner. Een groot deel van deze middelen wordt beschikbaar gesteld aan de 23 gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de realisering van de ambities uit het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Ontwikkeling BDU saldo

Zoals eerder in de Begroting 2019 is gemeld zal de MRDH de komende jaren tijdelijk te maken krijgen met een tekort (overbesteding) op de BDU-middelen. Overbesteding houdt in dat het saldo van beschikbare middelen en bestedingen in enig jaar negatief is. Vanwege de afronding van een aantal grote infrastructurele projecten in de periode 2020-2021 (o.m. Rotterdamsebaan, Hoekse Lijn) is er gedurende twee jaar sprake van overbesteding op de BDU-middelen. De ontwikkeling van het BDU-saldo kan als volgt worden weergegeven:



Vanaf 2022 is er weer sprake van een overschot. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke kaders dat er gedurende maximaal drie kalenderjaren sprake mag zijn van overbesteding.

Investeringsruimte onder druk

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 MRDH onder druk. Ingezet wordt op afspraken met het kabinet om deze problematiek aan te pakken samen met de Vervoerregio Amsterdam.

De omvang van de financiële opgave voor de MRDH wordt in 2019 geconcretiseerd aan de hand van de actuele afspraken met de OV-concessiehouders, het recent geactualiseerde Uitvoeringsprogramma UAB, het MIRT Gebiedsprogramma MoVe (verkenningen, gebiedsuitwerkingen, Werkplaats Metropolaan OV en de Korte Termijn Aanpak). Aan de hand daarvan zal de omvang van het te verwachten tekort in de komende tien jaar kunnen worden vastgesteld.

Indien de afspraken met het kabinet onvoldoende soelaas bieden en behoud van investerend vermogen van de MRDH gewenst wordt, dient efficiëntere besteding van de bestaande middelen te worden uitgewerkt, zo mogelijk vertaald in nieuw beleid en uitvoeringsmaatregelen.

Begroting in een oogopslag

Bij deze Ontwerpbegroting 2020 treft u dit jaar voor het eerst ook een 'begroting in een oogopslag' aan. In de MRDH gaat veel geld om. Voor 2020 gaat het om zo'n 724 miljoen euro aan inkomsten en uitgaven. Hoe komt de MRDH aan dat geld? En waar wordt het allemaal voor gebruikt? Een korte samenvatting treft u aan in de 'begroting in een oogopslag'.

Zienswijze

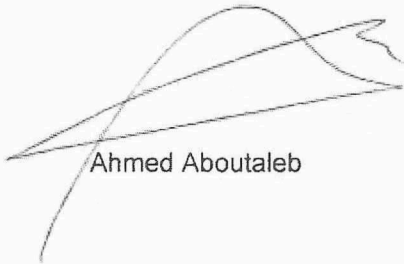
Het verzoek is om uw concept zienswijze op de Ontwerpbegroting MRDH 2020 uiterlijk 22 mei 2019 schriftelijk kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van de MRDH. De definitieve

zienswijze dient dan 29 mei 2019 binnen te zijn. De MRDH is gehouden aan vaste termijnen voor het bij de toezichthouder aanleveren van de begroting, dus er is helaas geen mogelijkheid om dit proces verder uit te stellen.

Vervolgtraject

Op 1 juli 2019 wordt deze begroting samen met de zienswijzen van de gemeenten en de adviezen van de adviescommissies besproken in het dagelijks bestuur. Op 12 juli 2019 vindt behandeling in het algemeen bestuur plaats.

Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the left.

Ahmed Aboutaleb

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, stylized 'P' and 'K' with a long horizontal stroke underneath.

Pauline Krikke



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwerp begroting 2020 en meerjarenbeeld 2021-2023

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Samen aan het werk!

Inhoud

Inleiding	5
Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH	7
Hoofdstuk 2 Programma's	12
2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	13
2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?.....	15
2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen	15
2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV.....	16
2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg	17
2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit	17
2.1.1.5 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid	18
2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer	18
2.1.2 Wat gaat het kosten?	19
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	21
2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?.....	22
2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen	22
2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg	22
2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit	23
2.2.1.4 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid	23
2.2.2 Wat gaat het kosten?	23
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat.....	25
2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?.....	25
2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei	25
2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt	26
2.3.1.3 Doelstelling: Versterken van digitale verbindingen	26
2.3.1.4. Doelstelling: Ruimte om te werken	26
2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor	27
2.3.1.6 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties	27
2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie	28
2.3.2 Wat gaat het kosten?	28
Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting	31

3.1 Algemene dekkingsmiddelen	31
3.2 Overhead.....	31
3.3 Vennootschapsbelasting	33
Hoofdstuk 4 Paragrafen	35
4.1 Financiering	35
4.2 Verbonden partijen	38
4.3 Weerstandsvermogen en risico's	41
4.4 Onderhoud kapitaalgoederen	45
4.5 Bedrijfsvoering.....	47
Hoofdstuk 5 Financiële begroting.....	51
5.1 Overzicht baten en lasten	51
5.2 Overzicht incidentele baten en lasten.....	52
5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting.....	53
Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2018-2023	56
Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente	58
Hoofdstuk 8 Besluit	59
Bijlage 1 Indicatoren	60
Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2020	61

Inleiding

Stedelijke regio's zijn steeds belangrijker voor de welvaart en het welzijn van mensen. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gaat het om 2,3 miljoen inwoners. Overheden, kennisinstellingen en bedrijven in de regio werken samen aan vernieuwing van de economie, het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van stad en omgeving en het veranderen van energie. Dit vergroot de kans op een betere toekomst voor de mensen die hier wonen en werken. Dat is de motivatie van 23 gemeenten die sinds 2015 samenwerken in de metropoolregio. Ook globalisering, digitalisering en de noodzaak alternatieve energiebronnen te ontwikkelen vragen om een gezamenlijke aanpak. Het zijn opgaven die geen gemeente zelfstandig oplost. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van, voor en door 23 gemeenten en heeft als verlengd lokaal bestuur de status van vervoerregio vanuit de Rijksoverheid gekregen. Daarmee heeft de MRDH wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

De verbondenheid van onze regio krijgt steeds meer gestalte. Neem RandstadRail tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. Of de ontwikkelingen op- en langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht, zoals de realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum. Vervoer, wonen en werk krijgen daardoor de ruimte. Fieldlabs en regionale campussen betekenen een impuls voor de economie. En koppeling van warmtenetten, werklocaties en groengebieden bieden nieuwe kansen. Om ambities te realiseren is geld nodig. De MRDH ontvangt hiervoor middelen van het Rijk en de 23 gemeenten. De voorliggende begroting benoemt hoe deze middelen worden ingezet. Daarnaast is een overzicht toegevoegd dat in één oogopslag inzicht geeft in de opbouw van de begroting.

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 besloten om het strategisch deel van het Werkplan met ingang van 2017 te koppelen aan de doorlooptijd van de strategische agenda van de MRDH en daarmee niet meer jaarlijks uit te brengen. De concrete activiteiten worden met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de Jaarrekening en de Bestuursrapportages gemeld. De Begroting MRDH 2020 vervult zo ook de functie van Werkplan.

Kadernota MRDH begroting 2020

Op 8 maart 2019 heeft het algemeen bestuur de Kadernota MRDH begroting 2020 vastgesteld. Deze Kadernota heeft als uitgangspunt gediend voor het opstellen van deze begroting. In deze kadernota wordt onder meer ingegaan op het strategisch kader, de indeling van de begroting en de inwonerbijdrage. De inwonerbijdrage voor het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat bedraagt voor de begroting 2020 € 2,68. De Begroting 2020 gebruikt de vier ambities uit de Strategische Agenda als strategisch kader. Dat zijn de ambities *Vernieuwen Economie*, *Versterken Stad en Omgeving*, *Verbeteren Bereikbaarheid* en *Veranderen Energie*.

In de begroting 2020 zijn drie programma's opgenomen waarin de doelstellingen binnen de vier ambities zijn uitgewerkt door het beantwoorden van drie vragen: *Wat willen we bereiken?*, *Wat gaan we daarvoor doen?* en *Wat mag dat kosten?*. Dat zijn de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het programma Economisch Vestigingsklimaat. De eerste twee programma's bevatten de wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

Leeswijzer

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording¹ (BBV) bestaat de MRDH begroting uit een beleidsbegroting en een financiële begroting. De beleidsbegroting beslaat de hoofdstukken 2 tot en met 4, met hoofdstuk 1 als introductie van de integrale ambitie van de MRDH in relatie tot de Strategische Agenda en daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale begroting.

Hoofdstuk 5 bevat de verdere uitwerking van de financiële begroting en geeft een financiële samenvatting van de baten en lasten vanuit de programma's, de algemene dekkingsmiddelen, overhead en onvoorzien.

Hoofdstuk 2 bevat 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 3 wordt ingegaan op de overige onderdelen van het programmaplan: het overzicht algemene dekkingsmiddelen, het overzicht van de kosten van overhead en de vennootschapsbelasting.

Hoofdstuk 4 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 5, de financiële begroting, bestaat uit drie onderwerpen: in (1) het overzicht van baten en lasten worden per programma en per taakveld de baten en lasten verantwoord. Op basis van (2) het overzicht incidentele baten en lasten kan worden beoordeeld of de begroting materieel in evenwicht is. In (3) de uiteenzetting van de financiële positie zijn de geprognosticeerde begin- en eindbalans opgenomen en wordt ingegaan op het EMU saldo.

Hoofdstuk 6 bevat de staat van reserves en fondsen 2018-2023.

Hoofdstuk 7 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

De metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft zich in het verleden bewezen. De havenindustrie, de glastuinbouw, hightech-, cybersecurity en Den Haag als het bestuurlijk en internationaal juridisch centrum zijn belangrijke pijlers onder de economie. Mede dankzij de 1,2 miljoen banen is de regio goed voor een bruto regionaal product van 103 miljard euro per jaar. En de historische steden en dorpen, het groen en de nabijheid van zee en strand maken de metropoolregio tot een bijzondere plek om te leven. Toch blijft de groei en welvaart in de metropoolregio Rotterdam Den Haag achter bij andere stedelijke regio's in Nederland en Europa. Het bruto regionaal product en werkgelegenheid krompen tijdens de afgelopen recessie sterker dan elders, en de werkloosheid is bovengemiddeld. Samenwerking kan de agglomeratiekracht – en hiermee de economische kracht en aantrekkelijkheid van de regio – versterken. Dit wordt onder meer onderbouwd door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO).

Hoe pakken we het aan?

De samenwerking in de Metropoolregio is nog jong, maar na vier jaar is het fundament stevig gelegd. Medio 2019 stelt de MRDH de gezamenlijke strategische agenda vast. Daarin wordt ingezet op:

Vernieuwen Economie - digitalisering, verduurzaming van energieopwekking en efficiënt gebruik van productiesystemen, vervoerketens en dienstverlening hebben grote impact op de economie. Benutten we deze ontwikkeling voor de mainport, de greenport, het high tech cluster en de security delta dan creëren we nieuwe economische kansen en werkgelegenheid op alle beroepsniveaus. Deze nieuwe banen vragen talent met nieuwe skills. De MRDH zet zich in om deze economische vernieuwing samen met partners zoals onderwijs- en kennisinstellingen en InnovationQuarter richting te geven en te versnellen.

Versterken Stad en Omgeving - de metropoolregio groeit tot 2030 met 400.000 inwoners. Dat zet druk op de ruimte. Verdichting, menging van functies (wonen, werken, winkelen) en het optimaal benutten van OV zijn sleutels voor succesvol beleid. Door dit slimme ruimtegebruik worden onze dorpen en steden sterker én houden we het groen groen. Grote delen van de regio, zoals Voorne-Putten en Midden-Delfland zijn groen. Ons groen, daar zijn we zuinig op. Groengebieden zijn van belang voor recreatie van alle inwoners van de metropool en bovendien een belangrijke vestigingsfactor. Het gaat erom te komen tot een regio met goed bereikbare woon- en leefomgeving, goede werklocaties, nabij toegankelijk groen met ruimte voor sport, cultuur en vrije tijd.

Verbeteren Bereikbaarheid - met de auto zijn de economische toplocaties in 45 minuten bereikbaar. Voor de fiets en het OV ligt dat anders. Als beiden in samenhang worden ontwikkeld, zijn wonen en werk beter met elkaar verbonden. Het verbeteren van bereikbaarheid gaat niet altijd over nieuwe infrastructuur. Versnellen van bestaand vervoer en kwaliteitsverbetering dragen ook sterk bij aan een beter bereikbare metropoolregio.

Veranderen Energie - de energietransitie wordt met de dag urgenter. Daarom werkt de regio mee aan de energietransitie. Energie die hier wordt opgewekt, opgeslagen, getransporteerd en gebruikt. De Rotterdamse haven speelt een sleutelrol in de energievoorziening van Noordwest-

Europa als importhaven en productieplaats. De Greenport heeft klimaatneutrale tuinbouw als doelstelling. Samen met ruim een miljoen woningen die op termijn van aardgas af moeten is dit de regio voor het in de praktijk brengen van de circulaire economie, hergebruik van grondstoffen en het duurzaam benutten van natuurlijke hulpbronnen. De ambitie met het terugdringen van CO2 is stevig maar noodzakelijk. In 2025 moet de CO2 uitstoot van het verkeer 30% lager zijn dan nu. Zo voeren de vervoerders bijvoorbeeld stapsgewijs emissieloos busvervoer in.

Wat is onze rol?

De MRDH is verlengd lokaal bestuur. De 23 gemeenten zitten aan het stuur. In het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur hebben voornamelijk burgemeesters van de 23 gemeenten zitting. In de twee bestuurscommissies voor verkeer en vervoer en voor economisch vestigingsklimaat zijn de vakwethouders van de 23 gemeenten vertegenwoordigd. Tot slot zijn er twee adviescommissies voor verkeer en vervoer en voor economisch vestigingsklimaat en een rekeningcommissie. In deze commissies hebben raadsleden van de 23 gemeenten zitting.

De MRDH-samenwerking wordt ondersteund door een regiobureau dat samen met ambtenaren van de 23 gemeenten aan de verwezenlijking van de ambities uit de strategische agenda werkt. De 23 gemeenten zetten hun kennis en hun bestuurlijke kracht gezamenlijk voor de metropoolregio in. Daarbij wordt intensief samengewerkt met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen, omliggende regio's als Drechtsteden en Holland-Rijnland en met de provincie Zuid-Holland, het Rijk en Europa. De Economic Board Zuid-Holland (EBZ), hét triple helix orgaan van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen en InnovationQuarter, de regionale ontwikkelingsmaatschappij zijn hierin belangrijke partners.

Vanuit de taken en bevoegdheden op gebied van verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat werkt de MRDH samen met al haar partners aan de gezamenlijke ambities uit de strategische agenda. De rol die de MRDH speelt, verschilt per ambitie: op het gebied van het verbeteren van bereikbaarheid is de MRDH vaak in de lead, via de vaststelling van beleidskaders, daarop aansluitende subsidieregels en concessieverlening in het openbaar vervoer. De MRDH heeft hier wettelijk toegekende taken en een eigenstandige positie. In het vernieuwen van de economie is de MRDH samen met partners bij gemeenten, kennisinstellingen, bedrijven en organisaties als InnovationQuarter de ontwikkelaar en initiator van economische vernieuwing. Ook biedt de MRDH een platform voor afstemming op gebied van werklocaties en andere ruimtelijk-economische vraagstukken. Voor het veranderen van energie en het versterken van stad en omgeving zijn vaak andere partijen als eerste aan zet. De MRDH biedt hier haar kennis en expertise op gebied van verkeer en vervoer en economische ontwikkeling, en vervult op verzoek van gemeenten de rol van overleg- en afstemplatform.

In hoofdstuk 2 worden per programma de opgaven verder uitgewerkt die bijdragen aan de vier ambities uit de strategische agenda.

1.3 Financiën

De financiële structuur

De opgaven van de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (Vervoersautoriteit) worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke rijksbijdragen, zoals gelden voor de Korte Termijn Aanpak 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 MRDH onder druk. Samen met de Vervoerregio Amsterdam wordt ingezet op afspraken met het kabinet om deze problematiek aan te pakken.

De omvang van de financiële opgave voor de MRDH wordt in 2019 geconcretiseerd aan de hand van de actuele afspraken met de OV-concessiehouders, het recent geactualiseerde Uitvoeringsprogramma UAB en het MIRT Gebiedsprogramma MoVe (verkenningen, gebiedsuitwerkingen, Werkplaats Metropolitaan OV en de Korte Termijn Aanpak). Aan de hand daarvan zal de omvang van het te verwachten tekort in de komende tien jaar kunnen worden vastgesteld.

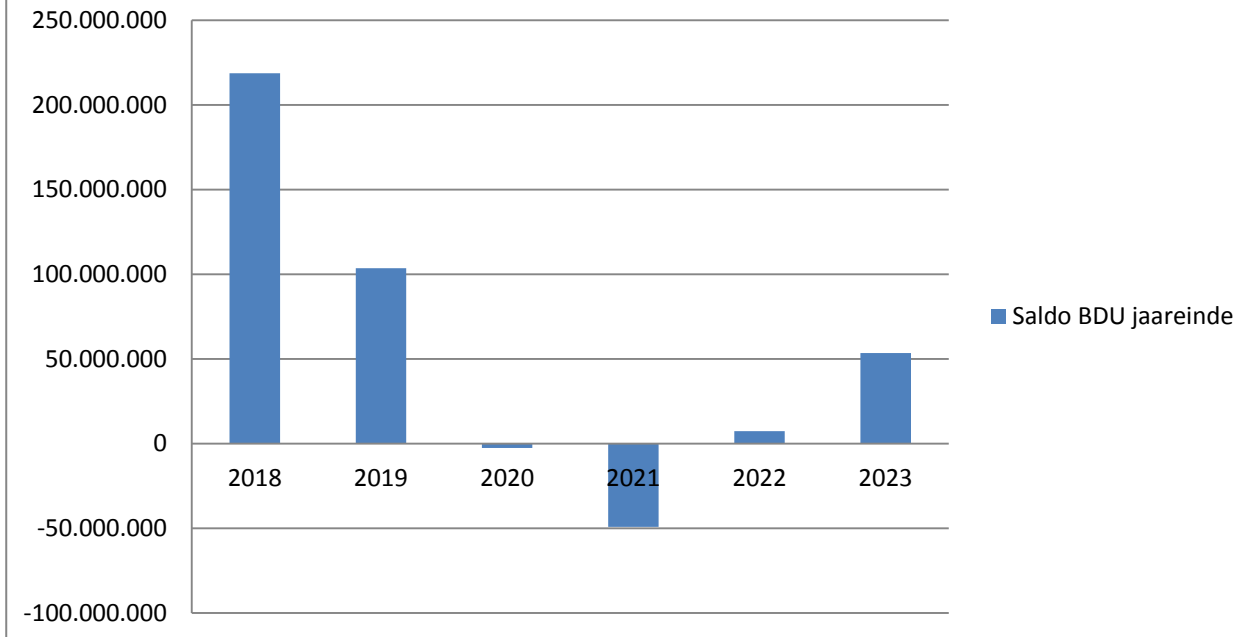
Indien de afspraken met het kabinet onvoldoende soelaas bieden en behoud van investerend vermogen van de MRDH gewenst wordt, dient efficiëntere besteding van de bestaande middelen te worden uitgewerkt, zo mogelijk vertaald in nieuw beleid en uitvoeringsmaatregelen.

Overbesteding

Net als in de begroting 2019 hanteert de MRDH het uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan onder de voorwaarde dat over een periode van vier jaar het saldo van beschikbare middelen en bestedingen positief is. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hiervoor hanteert. De wettelijke termijn van overbesteding is daarmee bepaald op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. Een tekort in 2020 moet dus uiterlijk in 2023 zijn aangezuiverd.

Het meerjarenbeeld van de BDU-middelen voldoet aan de wettelijke kaders:

Ontwikkeling saldo fonds BDU 2018-2023



Hieruit blijkt dat er in de jaren 2020 en 2021 sprake is van een tekort. Vanaf 2022 is er weer sprake van een overschot en hiermee wordt voldaan aan de hiervoor genoemde wettelijke kaders voor overbesteding. Voor de gespecificeerde meerjarenraming wordt verwezen naar de staat van reserves en fondsen (hoofdstuk 6).

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa, bijlage 2) maakt deel uit van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en geeft inzicht in de bijdrage vanuit de middelen van de Vervoersautoriteit aan het realiseren van infrastructurele projecten.

Daarnaast zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd bij het opstellen van de begrotingen voor de programma's van de Vervoersautoriteit:

- Voor kleine projecten wordt in 2020 een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van het programma kleine projecten wordt in het voorjaar van 2019 in samenspraak met de gemeenten uitgewerkt, gericht op vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2019.
- de BDU-bijdrage van het Rijk wordt opgenomen volgens het voorcalculatorische prijspeil 2019.

De opgaven van het programma Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd uit een door de MRDH-deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner. Deze inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van kaderstelling vanuit de gemeenten. Voor het begrotingsjaar 2020 bedraagt de inwonerbijdrage € 2,68 per inwoner. Een groot deel van deze bijdrage wordt ingezet voor cofinanciering aan gemeentelijke projecten. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 de bevoegdheid om (binnen de begroting) financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de realisering van de ambities uit het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Met ingang van begrotingsjaar 2018 worden binnen de programma's conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording alleen de kosten van het directe personeel verantwoord. De overige apparaatslasten vallen onder de categorie 'overhead' en deze kosten worden apart, buiten de programma's om, verantwoord. Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het betreft alleen een andere manier van presenteren. De verdeelsleutel voor de overhead wijzigt niet ten opzichte van de Begroting 2019. Voor de verdeling van de salariskosten van de medewerkers van de stafbureaus en de overige bedrijfsvoeringskosten wordt dezelfde verdeelsleutel gehanteerd als in de Begroting 2019 en deze bedraagt 20% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% BDU. De doorbelasting van de centrale directiefunctie blijft bepaald op 50% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat / 50% BDU.

De Begroting 2020 kent een omvang (lasten) van € 718 miljoen. Ter vergelijking is de geraamde realisatie over 2018 en een actuele raming over 2019 opgenomen (bestaande uit de vastgestelde begroting 2019 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2019 ter besluitvorming zullen worden voorgelegd). Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2020 (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2018	Raming 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	403.981.740	423.402.148	422.554.578	404.922.709	397.343.840	395.219.905
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	185.385.949	333.969.393	284.006.738	158.931.028	64.375.160	75.697.366
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.141.953	4.831.100	4.964.600	4.964.600	4.964.600	4.964.600
Overhead	5.729.871	6.316.800	6.541.500	6.541.500	6.541.500	6.541.500
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	599.239.513	768.519.441	718.067.416	575.359.838	473.225.100	482.423.371
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	411.094.994	431.035.881	428.704.176	407.413.766	397.343.840	395.219.905
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	185.385.949	333.969.393	284.006.738	158.931.028	64.375.160	75.697.366
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.964.575	4.831.100	4.964.600	4.964.600	4.964.600	4.964.600
Overhead	5.729.871	5.834.000	6.541.500	6.541.500	6.541.500	6.541.500
Totaal	607.175.389	775.670.373	724.217.014	577.850.894	473.225.100	482.423.371
Resultaat voor reservemutaties	7.935.876	7.150.932	6.149.598	2.491.057	0	0
Bestemming resultaat jaarrekening 2017	482.800	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	0	482.800	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-8.418.676	-7.633.732	-6.149.598	-2.491.057	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

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

Hoofdstuk 2 Programma's

Economie en bereikbaarheid: pijlers onder de samenwerking

De samenwerking in de metropoolregio heeft twee duidelijke pijlers: economisch vestigingsklimaat en bereikbaarheid. Het economisch vestigingsklimaat verandert. Door invloeden van binnenuit en van buitenaf. Door te investeren pak je de regie op economische vernieuwing.

Wat betreft het stimuleren van bereikbaarheid heeft de MRDH een unieke positie: die van vervoersautoriteit. Het ontwikkelen en instandhouden van het OV en het doen van investeringen in de infrastructuur: de MRDH gaat erover. De investeringen in bereikbaarheid van de regio bepalen de 23 gemeenten gezamenlijk. Hierin maakt de MRDH keuzes: in de stedelijke gebieden zal de groei van mobiliteit zo veel mogelijk worden opgevangen door investeringen in hoogwaardige OV- en fietsverbindingen. Zo benutten we de schaarse ruimte in onze groeiende steden zo efficiënt mogelijk en houden we onze buurten en binnensteden aantrekkelijk voor iedereen. In de omliggende gemeenten en minder dichtbevolkte delen van de regio blijven wij inzetten op een schone, veilige en betrouwbare autobereikbaarheid met nieuwe impulsen voor de fiets, mede omdat een fijnmazig OV-netwerk daar geen goede oplossing is.

Vier ambities

De lat ligt hoog. Stappen zetten om concreet resultaat te boeken. Daar gaat het nu om. Van beleid uitdenken naar dingen doen. Aan het werk! De basis daarvoor is de Strategische Agenda MRDH 2018-2021, uitmondend in vier ambities: Vernieuwen Economie, Versterken Stad en Omgeving, Verbeteren Bereikbaarheid en Veranderen Energie. Deze ambities hebben ieder hun eigen dynamiek, maar zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden met het doel van de samenwerking in de metropoolregio Rotterdam Den Haag: meer welvaart en welzijn voor alle mensen die hier wonen en werken.

De doelen en opgaven die bijdragen aan de vier ambities uit de Strategische agenda worden uitgewerkt in programma's. De MRDH-begroting bevat hiervoor drie programma's. Dat zijn de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. In deze programma's wordt aan de hand van de doelen en opgaven steeds antwoord gegeven op drie vragen: 1. Wat willen we bereiken?, 2. Wat gaan we daarvoor doen? en 3. Wat gaat het kosten?

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Binnen de MRDH-begroting is de ambitie Verbeteren Bereikbaarheid en Veranderen Energie vertaald in twee programma's: een programma Exploitatie Verkeer en Openbaar vervoer en een programma Infrastructuur Verkeer en Openbaar vervoer (hoofdstuk 2.2). Het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer betreft de uitvoering van wettelijke taken concessieverlening openbaar vervoer, beheer en onderhoud openbaar vervoer, infrastructuur en de planvormingsbevoegdheid conform de Planwet Verkeer en Vervoer. Dat laatste vraagt om de inzet van de MRDH voor algemene strategie- en beleidsontwikkeling, autonetwerk, verkeersmanagement en ITS, fietsnetwerk, ketenmobiliteit, reisgedrag en logistiek, duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid. Vanuit het programma volgen infrastructurele opgaven die, voor zover de MRDH er financieel aan bijdraagt, onderdeel worden van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

Integraal onderdeel van de Strategische Agenda is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB). Deze UAB is de inhoudelijke basis voor besluiten over activiteiten en maatregelen en is daarmee ook leidend voor de werkzaamheden van de Vervoersautoriteit (Va).

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 willen bereiken. Het betreft de volgende doelen en netwerkeisen:

Doel	Top-eis	Ambitie in 2025 t.o.v. 2015
Concurrerende economie	<ul style="list-style-type: none">• Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken• Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none">• Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties• 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet
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 (CO ₂)	Afname van 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	Afname van 10% voor het gehele OV-systeem

Netwerk	Ambitie
Wegennet	De reistijd in de spits mag niet langer zijn dan maximaal 1,5 à 2 maal de reistijd buiten de spits voor respectievelijk het ontsluitend regionaal wegennet en het verbindend regionaal wegennet.
Fietsnet	Kwaliteit hoofdfietsroute CROW (metropolitane fietsnet) of CROW ontwerpwijzer (regionaal basisnet).
Bereikbaarheid (OV) knooppunten	Reistijdeisen van 20 à 45 minuten naar metropolitane centra en knooppunten gedifferentieerd naar gebied.
Kwaliteit knooppunten	Diverse eisen qua voorzieningen en overstapkwaliteit.
Fietsparkeren bij OV	Voldoen aan vraag.
P+R	Voldoen aan vraag (markt- en capaciteitsanalyse).

In de afgelopen jaren is veel energie gestoken in de beleidsstrategie: het opstellen van de UAB zelf en vervolgens de uitwerking in diverse beleidsthema's, zoals de Kadernota OV of de P+R-visie. De aandacht is nu gericht op de uitvoeringsstrategie, waarmee de concretisering van het "Van, Voor, Door" gedachtengoed aan de orde is. De centrale opgave in 2020 is, zoals verwoord, te komen van beleid naar uitvoering.

De UAB is begin 2019 geactualiseerd en in 2019 zijn deelprogramma's, projecten en nieuwe studies gestart. Ook de Strategie Werklocaties leidt deels tot nieuwe aandachtspunten in de bereikbaarheid van economische locaties. Via deze werkwijze leiden de beleidsdoelen tot een uitvoeringsprogramma en uiteindelijke resultaten in de regio. Mobiliteit is immers geen doel op zich, maar ondersteunend aan de overige ambities, die ook zichtbaar zijn in de Strategische Agenda.

De begroting voor het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer is opgezet langs twee van de vier ambities van de strategische agenda: Verbeteren Bereikbaarheid en Veranderen Energie. Vanuit de invalshoek verkeer en vervoer geven de beschreven doelen en opgaven per ambitie invulling aan de vragen *Wat willen we bereiken?* en *Wat gaan we daarvoor doen?* Binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer wordt er gewerkt aan zes doelstellingen:

Ambitie Verbeteren Bereikbaarheid

1. *Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen*
2. *Verbetering kwaliteit en efficiency OV*
3. *Betrouwbaar op weg*
4. *Versnellen van innovatie in mobiliteit*
5. *Verhogen verkeersveiligheid*

Ambitie Veranderen Energie

6. *Minder CO2-uitstoot bij verkeer*

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

2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Agglomeratiekracht

Centrale opgave is en blijft de versterking van de agglomeratiekracht, dat wil zeggen te zorgen dat de metropoolregio meer als één stedelijke regio gaat functioneren en dat de toplocaties en banen beter bereikbaar worden. De opgave van verstedelijking (240.000 extra woningen voor 2040), binnenstedelijk langs de centrale as met de verstedelijkingsalliantie én in de suburbane en meer landelijke gebieden hangt samen met een schaa sprong in het OV vanaf 2025. Ook de koppeling van OV met fiets is daarbij een cruciale opgave.

Groeistrategie OV

Door een sterke groei van het gebruik van het metropolitane OV, sinds 2013 met gemiddeld 3% per jaar, ontstaan er meer en eerder dan verwacht capaciteitsknelpunten. Naar verwachting al rond 2025 waar vorig jaar nog werd uitgegaan van rond 2030 (MIRT²-studie bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag). Dit noopt tot een nieuwe groeistrategie voor het metropolitane OV, die doorwerkt in maatregelen als vermeld in deze begroting, zowel op de korte, middellange als de lange termijn.

Ketenmobiliteit

Ook voor het verbeteren van de bereikbaarheid ligt de prioriteit bij OV, fiets en ketenmobiliteit. De gehele metropoolregio kent 56 knooppunten die cruciaal zijn in de reis van elke inwoner. Naast het verbeteren van deze knooppunten krijgt het verkorten van de reistijd / verhogen snelheid van het OV prioriteit.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Maatregelenpakket maken voor OV, fiets en ketenmobiliteit.
- Uitbreiding R-Net, te beginnen op Voorne-Putten, het Westland en tussen Zoetermeer en Delft/Rodenrijs en de corridor Ridderkerk-Rotterdam.
- Verkenningen uitvoeren naar een Schaa sprong regionale bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District / Binckhorst (CID/Den Haag) en naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel.
- Gebiedsuitwerking Zoetermeer concretiseren, inclusief verbetering verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.
- Onderzoeksresultaten uit de werkplaats metropolitane OV uit 2019 vertalen in een verkenning ontwikkeling van de lijn Leiden/Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur, knooppunten).
- Vervangen van de laatste oude trams in de regio Den Haag door trams met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.
- Afspraken maken met het Rijk over de realisatie van viersporigheid tussen Schiedam en Delft-Zuid.
- Opleveren van een verkenning 'schaa sprong OV 2040' in zowel de regio Haaglanden voor de Koningscorridor en Leyenburgcorridor, als regio Rotterdam voor de toekomst van het metronet.
- Verkenning starten van de zes nieuwe metropolitane fietsroutes in de MRDH.

² De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten.

2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Het is essentieel om te investeren in verbetering van de efficiency en het rendement van het openbaar vervoer. Ook hier is snelheid een toverwoord. Tegen lagere kosten een aantrekkelijker product bieden dat meer reizigers trekt en bijdraagt aan agglomeratiekracht. Lagere kosten voor de exploitatie maakt het mogelijk om meer te investeren in kwaliteit en capaciteit. Tegelijk is er meer maatwerk nodig, waar de vraag te gering is voor traditioneel OV.

Contractbeheer OV concessies (assets, exploitatie en sociale veiligheid)

Als concessieverlener van het openbaar vervoer sturen we de vervoerder aan (op afstand) op het realiseren van openbaar vervoer op het gewenste en vooraf overeengekomen kwaliteitsniveau. We maken daarbij onderscheid in drie verschillende contracten, allen met een vooraf overeengekomen wijze (en grootte) van financiering, risicoverdeling en 'prestatie-indicatoren' en daarbij behorende normen. De contracten met de vervoerders zijn langlopende contracten, variërend met een looptijd tussen de 10 en 15 jaar en betreffen zowel het bus- als railvervoer en de parkshuttle.

Met het uitvoeren van het contractbeheer beogen we:

- dat we hoogwaardig en efficiënt openbaar (rail en bus) vervoer in de MRDH bieden, 365 dagen per jaar;
- dat de klantenwaardering gemiddeld op een 7,8 ligt;
- dat er nauwelijks sprake is van rituitval (< 1%);
- dat het aantal reizigers gemiddeld met 3% per jaar groeit, waarbij het aanbod min of meer gelijk blijft, wat een hogere bezettingsgraad tot gevolg heeft.

Programma SMARD (Slimme MobiliteitsAanpak Rotterdam Den Haag)

Met slimme maatregelen worden huidige knelpunten (tijdens de spits) in het OV opgelost en wordt bijgedragen aan het voorkomen van dreigende nieuwe knelpunten. Dit uit zich in een set aan maatregelen die zonder teveel moeite kunnen worden ingevoerd en een snel (meetbaar) effect hebben. Het kan daarbij gaan om zowel maatregelen aan de aanbod- als aan de vraagkant.

Programma versnelling OV

Openbaar vervoer dat reizigers snel van knooppunt naar knooppunt verplaatst is aantrekkelijk. Dit leidt dan ook tot reizigersgroei, meer opbrengsten en afname in exploitatiekosten. Bovenal is het belangrijk bij te dragen aan de agglomeratiekracht van de regio. We zorgen er samen met de gemeenten dan ook voor dat meerdere tram- en buslijnen sneller van A naar B komen door aanpassingen van voorrangssituaties bij kruisingen, aanleg vrij liggende infrastructuur en aanpassing lijnvoering.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Enkele lokale maatwerk initiatieven op het gebied van openbaar vervoer ondersteunen.
- Realiseren van kortere reistijden op bestaande tram- en buslijnen in Den Haag en Rotterdam.
- Vernieuwing tarievenbeleid (waaronder tariefdifferentiatie) om reizigers gericht gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.
- Starten van innovaties door vervoerders op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.
- Een pakket van maatregelen uitvoeren op tenminste 3 delen van het netwerk waarmee voorkomen wordt dat de aanhoudende reizigersgroei, gemiddeld 3% per jaar, er toe leidt dat reizigers niet meer mee kunnen.

2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk is voor de metropoolregio een must. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Daarnaast moeten de wegen voldoen aan de doorstromings- en betrouwbaarheidseisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk, niet op de laatste plaats om de klimaatdoelen te realiseren (CO₂-reductie), maar ook om de leefkwaliteit te verbeteren en de stedelijke, suburbane en meer landelijke gebieden aantrekkelijk te maken als centra voor economische vernieuwing. Dat brengt onder andere de vraag met zich mee hoe om te gaan met voorspelde capaciteitsknelpunten op het hoofdwegennet. Meer asfalt is niet meer de vanzelfsprekende oplossing.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Afronding van de gebiedsuitwerkingen, Greenportcorridor 3.0 Westland en Voorne-Putten, en afspraken maken met het Rijk over het vervolg.
- Opleveren van een visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn. Deze visie maakt inzichtelijk wat er nodig is een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen, waardoor grote investeringen in het wegennet worden voorkomen, met behoud van de doelen en eisen uit de UAB.
- We werken samen met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.
- Het innovatieve verkeersmanagement via Bereik! wordt doorgezet met gebruik van nieuw instrumentarium, zoals intelligente verkeerslichten en InCar-informatie.
- Met betrokken wegbeheerders en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid afspraken maken over bereikbaarheidsmaatregelen inzake de aanpak van hun grote onderhoudsopgave in het metropoolregiogebied.

2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Bevorderen van nieuwe informatietechnieken en data voor het benutten van bestaande infrastructuur (platooning, intelligente verkeerslichten, gerichte reisinformatie).

Slim en beter benutten van de bestaande infrastructuur door het stimuleren van bewustwording en blijvende gedragsverandering.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Data inwinning (parkeren, snelheden, reisinfo) op orde krijgen en houden;
- Uitvoering van een eerste inhoudelijke monitor op de geactualiseerde UAB-projecten;
- Uitvoering van een eerste meting m.b.t. de (top)eisen uit de UAB.
- Samenwerkingsprojecten doelgroepenvervoer - OV met gemeenten doorzetten;
- Wegnemen van belemmeringen en bundeling initiatieven op kennis delen en schaalvoordelen behalen;
- Ontwikkelen slimmer verkeerslichtensysteem voor auto's, fiets, OV en vracht;
- Het stimuleren van ketenmobiliteit door het mede-faciliteren van een platform met multimodale reis-informatie en boekingsfunctie, in combinatie met deelfietsen en -auto's (Mobility as a Service (MaaS)).
- Financiering en/of organisatorische ondersteuning van innovatietrajecten mobiliteit, zoals SURF-stad, innovatieprogramma's bij OV-bedrijven.

2.1.1.5 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid

De MRDH-samenwerking streeft naar nul verkeersslachtoffers. Het aantal verkeersslachtoffers neemt echter weer toe. Naast de lopende educatieprojecten is inzet op verbetering van de handhaving en een nieuw investeringsprogramma noodzakelijk.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Samen met alle wegbeheerders een verbeterprogramma opstellen voor de belangrijkste veiligheidsrisico's in het wegennet, in lijn met het nationale Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030.
- Verkeershandhaving krijgt structurele aandacht van de politie en andere handhavers.
- De ambities van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" worden gerealiseerd.

2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer

Het terugbrengen van de CO2-uitstoot is een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. In 2025 moet de CO2-uitstoot door verkeer 30% lager zijn dan in 2016. Dit vraagt om een brede waaier aan maatregelen van het Rijk, de regio en gemeenten. De MRDH en de gemeenten werken samen aan het opstellen en uitvoeren van een Actieplan CO2-reductie, zoals emissieloos OV en schoner en minder autoverkeer.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- We zorgen ervoor dat voor 2030 alle bussen 100% emissievrij zijn. Op basis van de verordening bussenleningen faciliteren we financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van deze transitie naar zero emissie busvervoer.
- We verlenen subsidie aan de vervoersbedrijven voor het plaatsen van zonnepanelen op daken van stations en remises.
- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het Actieplan CO2-reductie.

2.1.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2018	Raming 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Lasten:						
<i>Beleid en programmering</i>						
Verkeer	3.493.957	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000
Openbaar vervoer	3.779.124	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000
Subsidie CROW-KpVV	900.000					
Subtotaal Beleid en programmering	8.173.081	10.600.000	10.600.000	10.600.000	10.600.000	10.600.000
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>						
Concessies	190.869.128	199.901.489	202.857.420	188.678.920	182.847.811	181.024.585
Beheer en onderhoud infra	186.693.222	195.585.703	193.800.525	191.856.525	191.273.525	191.890.525
Subtotaal Exploitatie OV	377.562.350	395.487.192	396.657.945	380.535.445	374.121.336	372.915.110
<i>Apparaatslasten</i>						
Directe kosten personeel	2.059.311	3.111.400	3.032.500	3.032.500	3.032.500	3.032.500
Subtotaal Apparaatslasten	2.059.311	3.111.400	3.032.500	3.032.500	3.032.500	3.032.500
<i>Financiering</i>						
Rente	16.186.998	14.203.556	12.264.133	10.754.764	9.590.004	8.672.294
Subtotaal Financiering	16.186.998	14.203.556	12.264.133	10.754.764	9.590.004	8.672.294
Totaal lasten	403.981.740	423.402.148	422.554.578	404.922.709	397.343.840	395.219.905
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	380.852.936	402.286.908	404.080.266	384.691.016	376.129.001	375.292.576
Rente	16.104.586	14.203.556	12.264.133	10.754.764	9.590.004	8.672.294
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.113.254	7.633.732	6.149.598	5.757.807	5.414.656	5.044.855
Overige inkomsten	7.024.218	6.911.684	6.210.179	6.210.179	6.210.179	6.210.179
Totaal baten	411.094.994	431.035.881	428.704.176	407.413.766	397.343.840	395.219.905
Resultaat voor reservemutaties	7.113.254	7.633.732	6.149.598	2.491.057	0	0
Toevoeging risicoreserve financiering	-7.113.254	-7.633.732	-6.149.598	-2.491.057	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Toelichting financiën

Exploitatie openbaar vervoer - Concessies

Een aantal posten zorgt in de begroting 2020 voor hogere kosten ten opzichte van de raming in 2019 en het meerjarenbeeld 2021-2023:

- In 2020 zal de exploitatievergoeding voor groot onderhoud railvoertuigen hoger zijn dan in 2019, vanwege het activeren en afschrijven van deze kosten. In de loop van de tijd zullen deze lasten zich stabiliseren.
- We verlenen in 2020 een eenmalige subsidie voor de investering in 10 Avenio's van HTM.
- In 2020 is eenmalig levensverlengend onderhoud van de trams gepland.

De dalende concessievergoeding in het meerjarenbeeld wordt verder veroorzaakt doordat de concessieafspraken met de RET als volgt zijn ingericht: RET krijgt jaarlijks een lagere subsidie omdat RET taakstellend 2% opbrengstengroei dient te realiseren. Die opbrengstengroei is becijferd op € 3 miljoen.

Exploitatie openbaar vervoer - Beheer en onderhoud infra

In 2020 zal de vergoeding voor beheer en onderhoud afnemen ten opzichte van de begroting 2019 met € 2 miljoen. Dit wordt veroorzaakt door afnemende kapitaallasten van het geactiveerde vervangingsonderhoud per 31 december 2016.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De daling van het budget vanaf 2020 ten opzichte van de begroting 2019 wordt veroorzaakt door centralisatie van bestuurszaken- en financiële functies. Daarnaast is rekening gehouden met cao stijging. Zie voor een verdere toelichting hoofdstuk 4.5 Bedrijfsvoering.

Rente en marktconformiteits-opslag OV- bedrijven

De verantwoorde rente en marktconformiteits-opslag OV- bedrijven betreft de overname vanaf 2017 van de financiering van de regionale OV-bedrijven HTM en RET van de gemeenten Den Haag en Rotterdam en de financiering van bussen aan vervoerders op grond van de Verordening Bussenleningen. De geraamde bedragen worden nader toegelicht in de paragraaf Financiering (hoofdstuk 4.1).

Overige inkomsten

Het betreft hier voornamelijk de reclame-opbrengsten uit haltevoorzieningen (zgn. Abri's).

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Binnen de MRDH-begroting is de ambitie Verbeteren Bereikbaarheid vertaald in twee programma's: een programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1) en een programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. Vanuit het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer volgen infrastructurele opgaven die, voor zover de MRDH er financieel aan bijdraagt, onderdeel worden van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa, zie bijlage 2 in deze begroting).

De MRDH zet in op het zo efficiënt en effectief mogelijk benutten van de beschikbare investeringsmiddelen. 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 IenW is een belangrijke partner in de realisatie van projecten als cofinancier en in het ontwikkelen van nieuwe financierings-/bekostigingsmethoden. Afspraken over de rijksbijdragen aan infrastructuur worden jaarlijks gemaakt in het Bestuurlijke Overleg MIRT (BO MIRT).

Hoofdpunten IPVa

In het IPVa 2020 zijn alle infrastructuurprojecten en maatregelen samengebracht waaraan de MRDH een financiële bijdrage levert of gaat leveren. Het IPVa is opgesteld op basis van aanmeldingen van gemeenten en regiobrede programma's voor bijvoorbeeld (metropolitane) fietsroutes, fietsparkeren, HWN/OWN.

De projecten, subsidies en studies zijn onderverdeeld naar grote en kleine projecten, waar de scheiding ligt op € 5 miljoen aan subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor de overige projecten. Die overige projecten zijn weer gecategoriseerd naar Fiets- en ketenmobiliteit (FKM), verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS) en verkeersveiligheid (VV).

Voor de kleine projecten is in 2020 € 30 miljoen beschikbaar. Daarvoor is reeds voor circa € 11,8 miljoen aangemeld. In het late voorjaar van 2019 wordt de gemeenten verzocht om nieuwe aanmeldingen voor 2020 te doen, welke na toetsing ter goedkeuring aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden voorgelegd. De besluitvorming op die aanmeldingen is gepland voor december 2019.

In 2019 en 2020 worden verkenningen en planstudies uitgevoerd, die na afronding van een fase worden voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Indien een planstudie leidt tot een positief advies om door te zetten naar de uitwerkingsfase, dan wordt daar een onderbouwd voorstel voor gemaakt: op basis van beschikbaar budget, cofinanciering, planning van voorbereiding en uitvoering, etc.

Mogelijke projecten of programma's die dan op korte termijn kunnen leiden tot investeringen:

- invulling van slimme en duurzame bereikbaarheidsmaatregelen (voor de korte termijn), in samenspraak met het ministerie van IenW, gemeenten en regionale partners als de provincie Zuid-Holland, Havenbedrijf en VNO-NCW;
- realiseren van enkele aangewezen automatisch vervoer-projecten (AVLM) o.b.v. een technisch en financieel haalbaar plan.
- maatregelen vanuit de verschillende gebiedsprogramma's;

- uitwerking van diverse OV-studies, zoals tram 2024, versnelling OV en SMARD.

De begroting voor het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer is opgezet langs de ambitie Verbeteren Bereikbaarheid van de strategische agenda. Vanuit de invalshoek verkeer en vervoer geven de beschreven doelen en opgaven binnen deze ambitie invulling aan de vragen *Wat willen we bereiken?* en *Wat gaan we daarvoor doen?*

Binnen het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer wordt er gewerkt aan vier doelstellingen:

Ambitie Verbeteren Bereikbaarheid

1. *Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen*
2. *Betrouwbaar op weg*
3. *Versnellen van innovatie in mobiliteit*
4. *Verhogen verkeersveiligheid*

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

2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen.
- Realisatie tram 19B naar TU Delft inclusief de Sebastiaansbrug.
- Verhoging van de capaciteit van RandstadRail tussen Den Haag Centraal en Leidschenveen en het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid.
- Realisatie en oplevering van het project OV-knoop Rotterdam-Alexander.
- Uitvoering verlenging Hoekse Lijn tot het strand.
- Realisatie en oplevering van het busplatform Den Haag centraal.
- Frequentieverhoging samenloopdeel RandstadRail is in uitvoering.
- Realisatie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).
- Realisatie R-net.
- Realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum.
- Oplevering van het fietsviaduct over de A4 Den Haag (Ypenburg).
- Realisatie fietstunnel station Delft Zuid.
- Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsroutenetwerk, te beginnen met zes routes in het gebied tussen Den Haag, Zoetermeer, Rotterdam, Delft, Maassluis en Westland.

2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Opening en ingebruikname van het project Rotterdamsebaan (de nieuwe verbindingsweg tussen knooppunt Ypenburg (A4/A13) en de Centrumring van Den Haag);
- De H6-weg (de nieuwe verbindingsweg tussen de Hoeksebaan en de stationsomgeving Hoek van Holland Haven) is gereed.

- Verbeteren van de doorstroming op vijf aansluitingen van het HWN-OWN.
- De Oostelijke Randweg (Pijnacker) is gereed.
- Realisatie van de reconstructie IJsselmondseknop start in 2020.

2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Automatisch Vervoer introduceren op meerdere locaties in de regio, zoals de shuttle bij het Haga Ziekenhuis in Den Haag, Leidsenhage in Leidschendam-Voorburg en op de campus van de TU Delft.

2.2.1.4 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Alle basisscholen doen mee aan het verkeersveiligheid- en verkeerseducatieprogramma School op Seef.

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2018	Raming 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Lasten:						
<i>Projectkosten Verkeer</i>						
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	93.600.008	184.232.069	152.998.463	89.210.265	39.859.060	38.454.266
- Fiets- en ketenmobiliteit	17.932.940	24.272.035	31.774.973	16.113.128	7.365.000	7.500.000
- Verkeersveiligheid	9.787.659	11.814.407	14.230.970	11.142.304	7.295.000	7.500.000
Subtotaal Verkeer	121.320.606	220.318.511	199.004.406	116.465.698	54.519.060	53.454.266
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>						
- Netwerk openbaar vervoer	62.279.231	112.194.181	83.659.233	41.122.230	8.513.000	20.900.000
Subtotaal Openbaar vervoer	62.279.231	112.194.181	83.659.233	41.122.230	8.513.000	20.900.000
<i>Apparaatslasten</i>						
- Directe kosten personeel	1.786.112	1.456.700	1.343.100	1.343.100	1.343.100	1.343.100
Subtotaal Apparaatslasten	1.786.112	1.456.700	1.343.100	1.343.100	1.343.100	1.343.100
Totaal lasten	185.385.949	333.969.393	284.006.738	158.931.028	64.375.160	75.697.366
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	133.596.573	244.726.019	204.845.844	158.931.028	64.375.160	75.697.366
Overige inkomsten	51.789.376	89.243.374	79.160.895	0	0	0
Totaal baten	185.385.949	333.969.393	284.006.738	158.931.028	64.375.160	75.697.366
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Toelichting financiën

De onderdelen verkeersmanagement en wegenstructuur, Fiets- en ketenmobiliteit, Verkeersveiligheid en Netwerk Openbaar vervoer bestaan uit bestedingen voor grote projecten en kleine projecten. Voor de kleine projecten geldt dat bestedingen zijn opgenomen voor de nog lopende subsidieverleningen (hoofdzakelijk in de jaren 2019 en 2020), subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, de aanvragen van projecten voor het IPVa en de ruimte binnen het subsidieplafond dat nog niet is ingevuld met projecten.

Verkeersmanagement en wegenstructuur

In de jaren 2019 t/m 2021 wordt ruim € 275 mln. besteed aan de Rotterdamsebaan in de vorm een MRDH bijdrage en rijksbijdrage. Daarnaast is in de periode 2019 t/m 2022 een reservering getroffen voor de Korte Termijn Aanpak van € 40 mln. (€ 10 mln. per jaar). Tevens is in dezelfde periode een reservering van € 15 mln. opgenomen voor de uitvoering van het programma Automatisch Vervoer Last Mile (AVLM).

Fiets- en ketenmobiliteit

In de jaren 2019 en 2020 vinden bestedingen plaats in het kader van het project fietstunnel station Delft Zuid en fietsviaduct A4 bij Ypenburg.

Verkeersveiligheid

De begrotingen vanaf 2021 zijn nagenoeg nog niet gevuld met concrete projecten maar bevat de indicatieve raming vanuit het subsidieplafond kleine projecten. De relatief hogere begrotingen tot en met 2020 bevatten de nog lopende subsidieverleningen en de nieuwe aanmeldingen

OV netwerk

In de jaren 2019 t/m 2021 staat de realisatie gepland voor de Hoekse Lijn (ruim € 90 mln.), Sebastiaansbrug, lijn 19, lijn 1, frequentieverhoging E-lijn, Samenloopdeel RandstadRail en Hart van Zuid.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De daling van het budget vanaf 2020 ten opzichte van de begroting 2019 wordt veroorzaakt door centralisatie van bestuurszaken- en financiële functies. Daarnaast is rekening gehouden met cao stijging. Zie voor een verdere toelichting hoofdstuk 4.5 Bedrijfsvoering.

Overige inkomsten

Dit betreft hoofdzakelijk een als incidenteel te beschouwen rijksbijdrage voor de Rotterdamsebaan.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs drie van de vier ambities van de strategische agenda: Vernieuwen Economie, Versterken Stad en Omgeving en Veranderen Energie. De vanuit de economische invalshoek beschreven doelen en opgaven per ambitie geven invulling aan de vragen *Wat willen we bereiken?* en *Wat gaan we daarvoor doen?* Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt er gewerkt aan zeven doelstellingen die volgen uit de strategische agenda:

Ambitie Vernieuwen Economie

1. *Stimuleren van innovatie en economische groei*
2. *Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt*
3. *Versterken van digitale verbindingen*

Ambitie Versterken Stad en Omgeving

4. *Ruimte om te werken*
5. *Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor*
6. *Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties*

Ambitie Veranderen Energie

7. *Meer regionale samenwerking bij de energietransitie*

Hierna volgt de uitwerking van deze zeven doelstellingen.

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

2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

Fieldlabs

De MRDH heeft, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO, de afgelopen jaren geïnvesteerd in fieldlabs. Dit zijn praktijkomgevingen waar ondernemers en kennisinstellingen samenwerken aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D printing. De ervaringen zijn zeer positief. Dat smaakt naar meer. Het is zaak om meer ondernemers gebruik te laten maken van de mogelijkheden die fieldlabs bieden.

Support voor starters en growers

Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Niet alleen moeten nieuwe initiatieven een kans krijgen, ook veelbelovende lopende initiatieven moeten in de regio een volgende stap kunnen maken. Beschikbaarheid van aantrekkelijke locaties kunnen de doorslag geven voor een bedrijf om zich blijvend in de regio te vestigen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Bedrijfsleven stimuleren om bij fieldlabs aan te sluiten en te innoveren, door de ontwikkeling van regionale innovatieprogramma's.

- Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.

2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijsprogramma's met toekomst. Studenten én medewerkers delen kennis en ervaring. Dat is een win-win situatie. Studenten gaan zo met meer praktische kennis en vaardigheden aan de slag in het regionale bedrijfsleven. Als bedrijfsleven en kennisinstellingen nog meer verbinding zoeken zal dat de impact van campussen vergroten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.
- Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio: vernieuwen economie, versterken stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie.

2.3.1.3 Doelstelling: Versterken van digitale verbindingen

Goede digitale connectiviteit is een harde vestigingsvoorwaarde in de nieuwe economie. Onze regio scoort hier al goed op. Deze positie willen we behouden en versterken.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Vormen van een kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio.
- Bijdragen aan het realiseren van projectlocaties met een 5G-opstelling, zoals Living Lab Scheveningen en het 5G fieldlab Zuid-Holland op The Green Village Delft/Campus TU Delft.

2.3.1.4. Doelstelling: Ruimte om te werken

Ondernemers willen de beste plek voor hun onderneming. Hoe kunnen we hen dan winnen voor de metropoolregio? Aan welke ruimte is behoefte? En hoe koppelen we dit aan voldoende en verantwoorde energie, bereikbaarheid en de toenemende woningbouwopgave? Aan de hand van dit soort vragen brengt de MRDH advies uit aan de provincie Zuid-Holland. Want dáár worden de uiteindelijke besluiten genomen over de ontwikkeling van nieuwe en bestaande werklocaties.

Samen met de provincie Zuid-Holland werken we vervolgens aan het realiseren van gebieden waar wonen en werken gecombineerd zijn. De vraag hiernaar wordt steeds groter. Vaak gaat het om werklocaties met beperkte (milieu)hinder en een bescheiden hoeveelheid vrachtverkeer. We richten ons hierbij op zowel grootstedelijke locaties, als op meer landelijke locaties in de metropoolregio. De focus ligt op de werklocaties met grote regionale impact.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Uitvoering van regionale Strategie Werklocaties: we zorgen voor regionale afstemming, bijvoorbeeld op het gebied van Hogere Milieu Categorie (HMC) en watergebonden terreinen, gebiedsvisies en transformatieopgaven.
- We werken gebiedsgericht aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.

2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor

Gemeenten en de provincie Zuid-Holland zijn aan zet voor het creëren van bekendheid en het vergroten van ruimtelijke kwaliteiten. Binnen de MRDH-samenwerking kunnen gemeenten kennis delen en gezamenlijk optrekken, maar bijvoorbeeld ook elkaar een zetje te geven als het nodig is. Denk bijvoorbeeld ook aan het letterlijk en figuurlijk verbinden van onze recreatieve vaarroutes en recreatiegebieden op Voorne-Putten, aan de zuidkant van Rotterdam, rond Midden-Delfland, en aan de kust bij Westland, Den Haag en Wassenaar. Deze ontwikkeling koppelen we aan de verstedelijking.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Inzichtelijk maken van kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.
- Stimuleren van netwerkvorming en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan vrijetijdseconomie en toerisme.

2.3.1.6 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties

In de Verstedelijkingsalliantie heeft de MRDH een ondersteunde rol. Met ontwikkeling van de dertien locaties van de Verstedelijkingsalliantie zijn we er nog niet. Ook andere locaties in de regio zijn nodig om de groei van woon- en werklocaties op een gebalanceerde wijze te kunnen realiseren. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen. Bijvoorbeeld bij bestaande HOV-verbindingen zoals in Capelle aan den IJssel, Nissewaard of Vlaardingen. Vervolgens voeren we de plannen uit vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid en economisch vestigingsklimaat. Denk aan lokale bereikbaarheidsprojecten, het op orde brengen van OV-knooppunten of het uitbreiden van het OV-netwerk en het ontbrekende stuk viersporigheid tussen Delft en Schiedam.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per woningbouwlocatie van de Verstedelijkingsalliantie en de Alliantie Middengebied.
- Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk of dorpsgebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, biedt de MRDH dezelfde ondersteuning aan als aan de gemeenten in de Verstedelijkingsalliantie en de Alliantie Middengebied.

2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

Met de juiste kennis en ervaring is een versnelling van de energietransitie mogelijk. Kennisdeling is dan ook een belangrijke succesfactor. Zo zijn er gemeenten die veel ervaring hebben met aardwarmtebronnen. En er zijn gemeenten die deze kennis hard nodig hebben. Hetzelfde geldt voor het delen van kennis over verduurzaming van kantoren- en bedrijventerreinen. Of over energiezuinige mobiliteitsoplossingen voor een wagenpark. Het energienetwerk van de 23 gemeenten is het ideale platform om kennis te delen en inspiratie op te doen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

- Het ondersteunen van warmteprojecten in gemeenten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren.
- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de energietransitie.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2018	Raming 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	2.329.316	2.829.100	4.019.600	4.019.600	4.019.600	4.019.600
Subsidie InnovationQuarter	897.500	937.000				
Subtotaal directe kosten personeel	915.136	1.065.000	945.000	945.000	945.000	945.000
Totaal lasten	4.141.953	4.831.100	4.964.600	4.964.600	4.964.600	4.964.600
Baten:						
Inwonerbijdrage	4.645.469	4.793.400	4.934.600	4.934.600	4.934.600	4.934.600
Bijdragen gemeenten	189.113	33.100	30.000	30.000	30.000	30.000
Bijdragen EU	129.993	4.600	0	0	0	0
Totaal baten	4.964.575	4.831.100	4.964.600	4.964.600	4.964.600	4.964.600
Resultaat voor reservemutaties	822.622	0	0	0	0	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	0	0	0	0	0	0
Toevoeging aan Egalisatiereserve EV	-822.622	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Toelichting financiën

De Begroting 2020 bestaat voor € 4.019.600 uit programmakosten en voor € 945.000 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 binnen de programmakosten accenten aanbrengen door bijvoorbeeld meer in te zetten op de Bijdrageregeling ten laste van het budget voor de programmaopgaven en omgekeerd. Hierna volgt de indicatieve verdeling van de programmakosten.

Programmakosten

De programmakosten van € 4.019.600 bestaan indicatief uit de volgende onderdelen:

1. € 400.000 programmabudget voor projectontwikkeling, lidmaatschappen en programma-overstijgende aanpakken;
2. € 3.589.600 voor projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 en voor de samenwerking met InnovationQuarter;
3. € 30.000 licentieovereenkomsten Locatus.

Ad 1. Indicatief wordt € 400.000 begroot voor:

- Projectontwikkeling;
- Lidmaatschappen (*lidmaatschap Economic Board Zuid-Holland (EBZ)*);
- Programma-overstijgende opgaven (Regiomonitor: jaarlijkse actualisering van een regionale dataset op het gebied van Economie en verkeer en vervoer. Ondersteuning Verstedelijkingsalliantie. Deze programma-overstijgende 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 middelen.

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 cofinanciering beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Tevens worden uit dit budget de samenwerkingsafspraken met InnovationQuarter bekostigd.

Ad 3. 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. De daling van het budget in 2020 ten opzichte van de begroting 2019 is het gevolg van een centralisatie van 2 fte bestuurszakenfuncties naar bureau Strategie & Bestuur, ten behoeve van de verdere stroomlijning en versteviging van het besluitvormingsproces. Daarnaast is rekening gehouden met cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2019 met € 0,10 (Kadernota MRDH Begroting 2020) naar € 2,68 per inwoner; voor 2020 is dat een totaalbedrag van € 6.341.000. Van die € 2,68 per inwoner wordt maximaal € 1,11 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,57 wordt ingezet voor de bekostiging van de programmaopgaven en de gemeentelijke projecten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Van de totale inwonerbijdrage van € 6.341.000, wordt € 1.406.400 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende

inwonerbijdrage van € 4.934.600 verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende bijdragen.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

Dit betreft het gemeentelijke aandeel in de licentieovereenkomst met Locatus. Zie ook de toelichting bij de lasten.

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

3.1 Algemene dekkingsmiddelen

De MRDH begroting kent de volgende algemene dekkingsmiddelen:

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

BDU

Voor de bekostiging van haar regionaal verkeers- en vervoersbeleid (wettelijke taak) ontvangt de MRDH jaarlijks via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 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:

2018	2019	2020	2021	2022	2023
523.250.944	536.468.460	507.892.548	502.187.849	502.187.849	502.187.849

Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

Het programma Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan toe te rekenen overhead 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 2020 € 2,68. Daarvan mag maximaal € 1,11 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten. De totale bijdrage voor 2020 is geraamd op € 6.341.000. In hoofdstuk 7 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

De opbrengsten van de financieringsfunctie worden uitsluitend bepaald door de financiering ten behoeve van de OV-bedrijven, aan wie de MRDH één of meerdere concessies heeft verleend. De ontvangen rente wordt uitsluitend aangewend voor de bekostiging van de rente die de MRDH in dit kader moet betalen aan externe financiers. Daarnaast wordt aan voornoemde OV-bedrijven een marktconformiteits-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 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

3.2 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-algemeen directeur, directeur Vervoersautoriteit, directeur Economisch Vestigingsklimaat, manager Openbaar Vervoer, manager Verkeer;
- Overig secretariael: directiesecretariaat Vervoersautoriteit, directiesecretariaat Economisch Vestigingsklimaat, secretariaat afdeling Verkeer en afdeling Openbaar Vervoer.

Zie voor een toelichting op het functiehuis hoofdstuk 4.5 paragraaf bedrijfsvoering. 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 betreft alleen een andere manier van presenteren. De directe salariskosten van de medewerkers (inclusief management en secretariaat) van de Vervoersautoriteit worden net als voor de wijziging ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU. De directe salariskosten (inclusief management en secretariaat) van de medewerkers ten behoeve van het programma Economisch Vestigingsklimaat komen onveranderd ten laste van de inwonerbijdrage EV.

Net als in de Begroting 2019 wordt het relatieve formatiebudget van de beide directies gebruikt om de salariskosten van de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur en de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten door te belasten. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% Economisch Vestigingsklimaat versus 80% Vervoersautoriteit. 20% van deze kosten komt daarmee ten laste van de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% van deze kosten komt ten laste van de BDU. De doorbelasting van de centrale directiefunctie blijft bepaald op 50% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat / 50% BDU.

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

Overhead (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2018	Raming 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Lasten:						
Personele overhead Va	2.573.726	2.247.700	2.754.900	2.754.900	2.754.900	2.754.900
Materiële overhead Va	1.953.912	2.711.100	2.380.200	2.380.200	2.380.200	2.380.200
	4.527.638	4.958.800	5.135.100	5.135.100	5.135.100	5.135.100
Personele overhead EV	717.877	680.200	811.400	811.400	811.400	811.400
Materiële overhead EV	484.356	677.800	595.000	595.000	595.000	595.000
	1.202.233	1.358.000	1.406.400	1.406.400	1.406.400	1.406.400
Totaal lasten overhead	5.729.871	6.316.800	6.541.500	6.541.500	6.541.500	6.541.500
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	4.527.638	4.572.600	5.135.100	5.135.100	5.135.100	5.135.100
Inwonerbijdrage EV	1.202.233	1.261.400	1.406.400	1.406.400	1.406.400	1.406.400
Totaal baten overhead	5.729.871	5.834.000	6.541.500	6.541.500	6.541.500	6.541.500
Resultaat voor reservemutaties	0	-482.800	0	0	0	0
Bestemming resultaat jaarrekening 2017	482.800	0	0	0	0	0
Toevoeging reserve interne kwaliteitsverhoging	-482.800	0	0	0	0	0
Onttrekking reserve Interne kwaliteitsverhoging		482.800	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

De stijging van de personele overheadkosten in de begroting 2020 ten opzichte van de begroting 2019 bestaat uit enerzijds de (geschatte) cao stijging van de salarissen en anderzijds door een verschuiving van formatie. De totale formatie van de organisatie is gelijk gebleven. De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 4.5).

De daling in de materiële overhead in de begroting 2020 ten opzichte van de begroting 2019 bestaat uit incidentele uitgaven aan eenmalige software updates in 2019 (o.a. document management systeem en vergadersysteem). Deze uitgaven worden gedekt door een onttrekking aan de Reserve Interne Kwaliteitsverhoging.

3.3 Vennootschapsbelasting

Per 1 januari 2016 zijn gemeenten, provincies, waterschappen (lokale overheden) en overige publiekrechtelijke instellingen mogelijk voor een deel van hun activiteiten belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (Vpb) voor zover zij hiermee een onderneming drijven. De MRDH is een gemeenschappelijke regeling en daarmee een publiekrechtelijke rechtspersoon en in beginsel dus (beperkt) vennootschapsbelastingplichtig. Er is sprake van een onderneming als cumulatief (de ondernemingstoets) voldaan wordt aan de volgende voorwaarden: een duurzame organisatie van kapitaal en arbeid, deelname aan het economische verkeer en met het oogmerk om winst te behalen. Indien voldaan wordt aan de voorwaarden van de ondernemingstoets zijn er nog vrijstellingen in de Vpb opgenomen die ervoor zorgen dat de activiteiten niet aan Vpb-heffing onderhevig zijn, zoals de vrijstelling overheidstaken en de vrijstelling samenwerkingsverbanden.

De MRDH heeft haar activiteiten voor het aangiftejaar 2016 in een in juni 2018 afgerond intern onderzoek fiscaal beoordeeld en daarin het standpunt ingenomen dat de onderkende (geclusterde) activiteiten uiteindelijk niet leiden tot Vpb-heffing. 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. 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.

De Belastingdienst heeft aan de hand van de ingediende aangifte Vpb 2016 en vervolgesprekken nog aanvullende informatie opgevraagd. Hiermee is op dit moment nog niet vast komen te staan of en met welke mate er mogelijk sprake is van Vpb-heffing voor de activiteiten van de MRDH. Vooralsnog is daarom in de voorliggende begroting dan ook nog geen rekening gehouden met Vpb-heffing.

Hoofdstuk 4 Paragrafen

4.1 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 (Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (RUDDO), Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden (UFDO) en het Besluit leningvoorwaarden decentrale overheden (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 wel sprake van een omvangrijke financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende drie factoren:

1. De financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET;
2. De in december 2017 nieuw ingestelde Verordening bussenleningen;
3. De geraamde overbesteding in de periode 2020-2021.

Financiering railinvesteringen

Eind 2016 heeft de MRDH besloten om de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en RET over te nemen, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 onder meer nagenoeg alle bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Hierdoor blijven, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoersopgave in onze regio.

Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet.

Bussenleningen

Het algemeen bestuur van de MRDH heeft na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen vastgesteld.

De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

Voor elke verstrekte lening wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van minimaal 60 basispunten (afhankelijk van solvabiliteit vervoerder) over de uitstaande leningen ingezet.

Voor meer informatie over de wijze waarop deze reserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde verloop daarvan wordt verwezen naar de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 4.3).

Overbesteding en financieringsbehoefte

Volgens de in deze begroting opgenomen meerjarenramingen zijn de bestaande fondsen en inkomsten van de Vervoersautoriteit in de jaren 2020 en 2021 niet toereikend voor de geplande bestedingen voor de programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer in die jaren. Er is daarmee sprake van overbesteding. Deze overbesteding leidt in het meerjarenbeeld nog niet tot een daadwerkelijk liquiditeitstekort. De betalingen voor projecten ijlen immers altijd na, bijvoorbeeld in verband met de finale afrekening na verantwoording.

Samengevat wordt de financieringsbehoefte van de MRDH bepaald door de overgenomen financiering van de railinvesteringen en de financiering van de bussen, voor zover hiervoor door de MRDH leningen zullen worden aangetrokken.

In onderstaand overzicht is de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar opgenomen:

Financieringsbehoefte	2018	2019	2020	2021	2022	2023
OV-bedrijven	€ 1.073.126.078	€ 1.018.008.259	€ 963.671.654	€ 909.634.745	€ 855.637.898	€ 801.640.281
Overbesteding	-	-	-	-	-	-
Totaal per jaar	1.073.126.078	1.018.008.259	963.671.654	909.634.745	855.637.898	801.640.281

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

Financieringsfunctie	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Lasten						
Rente OV-bedrijven	€ 16.186.998	€ 14.203.556	€ 12.264.133	€ 10.754.764	€ 9.590.004	€ 8.672.294
Rente overbesteding	-	-	-	-	-	-
Totaal	16.186.998	14.203.556	12.264.133	10.754.764	9.590.004	8.672.294
Baten						
Rente OV-bedrijven	€ 16.104.586	€ 14.203.556	€ 12.264.133	€ 10.754.764	€ 9.590.004	€ 8.672.294
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	€ 7.113.254	€ 7.633.732	€ 6.149.598	€ 5.757.807	€ 5.414.656	€ 5.044.855
Te activeren rente overbesteding	-	-	-	-	-	-
Totaal	23.217.840	21.837.288	18.413.731	16.512.571	15.004.660	13.717.150
Resultaat voor reservemutaties	-7.030.842	-7.633.732	-6.149.598	-5.757.807	-5.414.656	-5.044.855
Dotatie risicoreserve financieringen	7.113.254	7.633.732	6.149.598	2.491.057	-	-
Netto resultaat	82.412	-	-	-3.266.750	-5.414.656	-5.044.855

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 haar leningenportefeuille loopt, kan worden getoetst aan de renterisiconorm. Omdat de MRDH tot nu toe uitsluitend leningen heeft aangetrokken, die uit hoofde van de publieke taak in dezelfde omvang tegen dezelfde rentetypische looptijden worden uitgezet, is deze toetsing voor de MRDH (nog) niet relevant.

De renterisiconorm bedraagt voor 2020 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 143,6 miljoen. De MRDH voldoet aan deze norm:

Renterisiconorm en renterisico's 2020-2023	Bedragen x € 1.000			
	2020	2021	2022	2023
1a. Renteherziening op vaste schuld o/g				
1b. Renteherziening op vaste schuld u/g				
2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b)	-	-	-	-
3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld	121.860	158.885	190.711	208.715
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	121.860	158.885	190.711	208.715
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-	-	-	-
5. Betaalde aflossingen	122.630	102.260	97.020	83.200
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-	-	-	-
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-	-	-	-
Renterisiconorm				
8. Begrotingstotaal	718.067	575.360	473.225	482.423
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	143.613	115.072	94.645	96.485
Toets renterisiconorm				
10. Renterisiconorm	143.613	115.072	94.645	96.485
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	143.613	115.072	94.645	96.485

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2020 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 59,5 miljoen. Aan deze norm wordt voldaan:

Kasgeldlimiet 2020		Bedragen x € 1.000			
		kwartaal 1	kwartaal 2	kwartaal 3	kwartaal 4
Omvang korte schuld					
Opgenomen gelden < 1 jaar		-	-	-	-
Schuld rekening courant		-	-	-	-
Gestorte gelden door derden < 1 jaar		-	-	-	-
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld		-	-	-	-
Totaal netto vlottende schuld		-	-	-	-
Vlottende middelen					
Contante gelden in kas		-	-	-	-
Tegoeden in rekening courant		112.384	115.625	114.512	79.700
Overige uitstaande gelden < 1 jaar					
Totaal vlottende middelen		112.384	115.625	114.512	79.700
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld (+) of overschot middelen (-)		-112.384	-115.625	-114.512	-79.700
Toegestane kasgeldlimiet		58.881	58.881	58.881	58.881
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		171.265	174.507	173.393	138.582
Begrotingstotaal	€ 718.067				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,20%				
Kasgeldlimiet	€ 58.881				

4.2 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 worden onderverdeeld 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 31-12-2017: € 93.123.729
Vreemd vermogen	Per 31-12-2017: € 453.246.677
Financieel resultaat	Over 2017: € 5.175.530
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
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 31-12-2017: € 168.171.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2017: € 205.773.000
Financieel resultaat	Over 2017: € 4.735.000
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
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.
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 & Waterstaat/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 Vervoersautoriteit 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 31-12-2016: € 249.519
Vreemd vermogen	Per 31-12-2016: € 32.600.527
Financieel resultaat	Over 2016: € 1.515
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 de werkzaamheden 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.

4.3 Weerstandsvermogen en risico's

Het begrip 'weerstandsvermogen'

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.

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat

De risico's die samenhangen met de taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt. In een uitgevoerde financiële risicoanalyse (2015) 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 (*apparaatslasten EV begroting 2016*) benodigd is. Dit kwam neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. Voor hetzelfde bedrag is daarom in 2015 de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat gevormd.

De apparaatslasten voor het programma EV bedragen in deze begroting € 2,35 miljoen. 1/23 deel daarvan komt neer op een bedrag van circa € 102.000. Momenteel wordt het voorstel 'Algemene regels voor uittreding uit de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014' voorbereid. Daarnaast is er per 31 december 2018 nog weerstandcapaciteit beschikbaar in de vorm van een post onvoorzien binnen de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor een bedrag van € 78.000. In de tussentijd wordt geen aanpassing van de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat voorgesteld.

Weerstandsvermogen-ratio begroting 2020:

$$\text{Weerstandsvermogen ratio} = \frac{\text{Beschikbare weerstandcapaciteit}}{\text{Benodigde weerstandcapaciteit}}$$

Beschikbare weerstandcapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 178.000

Benodigde weerstandcapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 102.000

Weerstandsvermogen ratio: 1,74 (ruim voldoende)

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 de projecten waarbij financiële risico's worden geïdentificeerd 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 OV-bedrijven

Zoals in hoofdstuk 4.1 (Financiering) reeds gemeld, heeft de MRDH in december 2016 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur 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 geduid. Daaruit is geconcludeerd dat 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. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie heeft gegund aan voornoemde OV-bedrijven, dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht verwerft over de te financieren activa en dat het kredietrisico wordt beperkt doordat de afschrijvingen over door de MRDH goedgekeurde railinvesteringen en de rente over de daarvoor verstrekte leningen in de maandenlijks door de MRDH te betalen concessievergoeding zijn opgenomen. 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.

Ook heeft het algemeen bestuur van de MRDH na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen vastgesteld. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve wordt net als in de begroting 2019 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijks concessievergoedingen voor rail en bus bedragen gemiddeld € 30 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 27 miljoen.

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden vanaf 2021 aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager. Voor de meerjarenprognose van de (her)financieringen is de bestaande verhouding tussen financiering en de boekwaarde van de activa voor het jaar 2018 gebruikt. Die bestaande verhouding bedraagt 0,77.

In de volgende tabel is de op te bouwen risicoreserve in cijfers uitgewerkt:

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar	Jaarrekening 2018	2019	2020	2021	2022	2023
Financiering aan HTM, RET en EBS	€ 1.073.126.078	€ 953.243.869	€ 841.811.659	€ 750.749.450	€ 664.927.240	€ 592.925.030
Prognose (her)financieringen	€ 64.764.390	€ 64.764.390	€ 121.859.995	€ 158.885.295	€ 190.710.658	€ 208.715.251
Boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	€ 1.392.896.353	€ 1.321.354.518	€ 1.250.826.682	€ 1.180.687.847	€ 1.110.601.012	€ 1.040.513.177
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	€ 823.484.341	€ 785.090.740	€ 813.037.344	€ 767.447.101	€ 721.890.658	€ 676.333.565
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	€ 249.641.737	€ 232.917.519	€ 150.634.310	€ 142.187.644	€ 133.747.241	€ 125.306.717
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	€ 27.896.583	€ 18.633.402	€ 12.050.745	€ 11.375.012	€ 10.699.779	€ 10.024.537
Netto/gewogen risico (ondergrens € 27 miljoen)	€ 27.000.000	€ 27.000.000	€ 27.000.000	€ 27.000.000	€ 27.000.000	€ 27.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	€ 3.612.359	€ 10.725.613	€ 18.359.345	€ 24.508.943	€ 27.000.000	€ 27.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	€ 7.113.254	€ 7.633.732	€ 6.149.598	€ 5.757.807	€ 5.414.656	€ 5.044.855
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	€ 17.170.970	€ 8.640.655	€ 2.491.057	€ -	€ -	€ -

Hieruit blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten in 2021 zal worden bereikt.

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2020:

$$\text{Weerstandsvermogen ratio} = \frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit}}$$

Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven: € 24.508.943

Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven: € 27.000.000

Weerstandsvermogen ratio: 0,91 (matig)

Overbesteding

Het IPVa geeft inzicht in de jaarlijkse stand van zaken van de infrastructurele projecten. Jaarlijks wordt in de begroting een meerjarige doorkijk opgenomen. Binnen deze meerjarige doorkijk kan er sprake zijn van overbesteding. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, maar altijd met de restrictie dat er na een periode van maximaal drie achtereenvolgende kalenderjaren weer een positief saldo ontstaat in het daaropvolgende. Dit beleid sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hiervoor hanteert.

Overbesteding is in deze begroting daadwerkelijk aan de orde in de jaren 2020 en 2021.

Beleidsnota

Tegelijk met de besluitvorming rond de begroting 2020 wordt de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen behandeld. Relevante onderdelen uit deze beleidsnota zijn verwerkt in deze paragraaf weerstandsvermogen.

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:

Kengetal	Jaarrekening 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Netto schuldquote	129,3%	128,7%	175,1%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-3,8%	-2,5%	-1,7%
Solvabiliteitsratio	1,1%	1,8%	2,6%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	1,3%	1,0%	0,8%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

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 het fonds BDU Verkeer en Vervoer. Het per balansdatum aanwezige fondssaldo is daarnaast conform de bepalingen in het BBV als een vlottende schuld te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen niet voor elk in de tabel opgenomen (begrotings-)jaar zonder meer 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.

4.4 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, zoals vastgelegd in de Financiële verordening 2015 van de MRDH.

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.

Bedrijfsgebouw Westersingel

Eind oktober 2017 is de nieuwe huisvesting van de MRDH aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar.

Ten behoeve van de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag geïnvesteerd van € 1.230.000. Deze investering wordt in 10 jaar afgeschreven.

De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en heeft daartoe contracten afgesloten met gespecialiseerde marktpartijen.

Kapitaallast		2019	2020	2021	2022	2023
Bedrijfsgebouw		€ 123.750	€ 123.750	€ 123.750	€ 123.750	€ 123.750

Overige materiële vaste activa

Kantoorinventaris en ICT hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Als gevolg van de verhuizing naar het nieuwe pand in 2017 (zie hiervoor) moest in 2017 een nieuw datanetwerk worden aangelegd en nieuw meubilair worden aangeschaft tot een totaal bedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT gedaan. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem (projectadministratie en verdere digitalisering werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. De komende jaren vinden geen nieuwe investeringen plaats in ICT. In 2019 vindt vervanging van de hardware plaats op basis van huurkoop contracten waardoor geen afschrijvingslast ontstaat. Noodzakelijke eenmalige software updates in 2019 (o.a. document management systeem en vergadersysteem) worden ten laste gebracht van de hiervoor ingestelde Reserve Interne kwaliteitsverhoging.

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT hardware in drie jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in 7 jaar.

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

Investing	Investeringsbedrag	2019	2020	2021	2022	2023
Meubilair	€ 505.000	€ 252.000	€ 232.000	€ 21.000	€ -	€ -
Kapitaallast						
Meubilair		€ 12.600	€ 36.800	€ 49.450	€ 50.500	€ 50.500

Kapitaallast		2019	2020	2021	2022	2023
Overige materiële vaste activa		€ 82.997	€ 67.915	€ 45.978	€ 39.123	€ 39.123

Personenbussen voor het openbaar vervoer

De MRDH heeft 10 aardgasbussen in eigendom, die sinds 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 deze restwaarde is ultimo 2018 bereikt. In 2019 zal verkoop van de bussen plaatsvinden. Tot aan het moment van verkoop is de huurder is verantwoordelijk voor het onderhoud van deze bussen.

Kapitaallast		2019	2020	2021	2022	2023
Personenbussen		€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Haltevoorzieningen

Conform de 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 hieraan en het beheer en onderhoud hiervan 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 2018 bedraagt € 3.390.437.

Kapitaallast		2019	2020	2021	2022	2023
Haltevoorzieningen		€ 2.030.862	€ 1.382.680			

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 kadastreropgave 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	Limpgergstraat/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

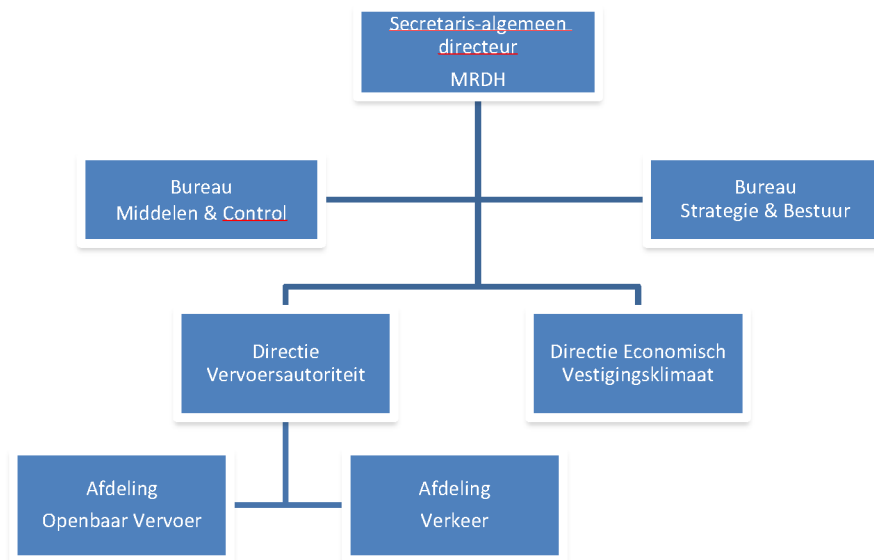
Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

4.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Alle lijntaken van de MRDH zijn ondergebracht in de directie Vervoersautoriteit (met de afdelingen Verkeer en Openbaar vervoer) en de directie Economisch Vestigingsklimaat. Alle stafzaken van de MRDH zijn centraal op concernniveau georganiseerd binnen de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur.

Schematisch is dit als volgt weer te geven:



Secretaris-algemeen directeur

De secretaris-algemeen directeur geeft integraal leiding aan de MRDH-organisatie en is het eerste aanspreekpunt voor het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. Deze inzet wordt onveranderd gelijkelijk toebedeeld aan de beide directies en komt daarmee voor 50% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 50% ten last van de BDU Verkeer en Vervoer.

Vervoersautoriteit (Va)

Binnen de directie Vervoersautoriteit staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar 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 52 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer. Het aantal fte in de begroting 2020 is gedaald ten opzichte van de begroting 2019. Financiële en bestuurszaken functies zijn overgeheveld naar bureau Middelen & Control respectievelijk bureau Strategie & Bestuur.

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 10 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat. Het aantal fte in de begroting 2020 is gedaald ten opzichte van de begroting 2019. De functie bestuurszaken is overgeheveld naar bureau Strategie & Bestuur.

Bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur

De MRDH heeft twee bureaus op concernniveau voor de uitvoering van stafzaken: bureau Middelen & Control (BMC) en bureau Strategie & Bestuur (BSB). BMC omvat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control, informatiebeheer en facilitaire zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie en onderzoek, bestuurs- en directieadvisering en -ondersteuning, communicatie/public affairs, juridische zaken en HRM. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is 27,6 fte. Het aantal fte overhead in de begroting 2020 is gestegen ten opzichte van de begroting

2019. De stijging heeft een tweetal redenen. De bestuurszaken functies van de Vervoersautoriteit (2 fte) en Economisch Vestigingsklimaat (2 fte) zijn, ten behoeve van de verdere stroomlijning en versteviging van het besluitvormingsproces, overgeheveld naar bureau Strategie & Bestuur. En 2 fte financiële functies van de Vervoersautoriteit zijn overgeheveld naar bureau Middelen & Control aangezien het zwaartepunt van deze werkzaamheden/verantwoordelijkheden ligt op het vlak van Planning en Control. De totale formatie van de organisatie is gelijk gebleven. 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 3.2 Overhead.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 2,68 (prijspeil 2020) wordt conform de afspraken (kadernota MRDH begroting 2020) maximaal € 1,11 (prijspeil 2020) ingezet voor apparaatslasten.

Voor de salarislasten volgt de MRDH de cao gemeenten. De huidige cao betreft de periode 1 mei 2017 tot 1 januari 2019 en is reeds verwerkt in de begroting 2019. Voor het jaar 2020 wordt rekening gehouden met een stijging van 2,9% in aansluiting met de macro economische verkenning 2019 (MEV 2019) van september 2018 van het Centraal Planbureau.

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

Onderdeel	Fte's 2019	Fte's 2020	Begroting 2020
Secretaris-algemeen directeur	0,8	0,8	145.000
Bureau Middelen & Control	10,6	12,6	1.069.900
Bureau Strategie & Bestuur	11	15	1.478.600
Directie Vervoersautoriteit	5	3	354.100
Afdeling Verkeer	26	25	2.405.700
Afdeling Openbaar vervoer	25	24	2.259.400
Economisch vestigingsklimaat	12	10	1.174.200
Totalen	90,4	90,4	8.886.900

* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten

In combinatie met de materiële apparaatslasten en de uitgangspunten voor de bepaling en de verdeling van de overhead (zie hoofdstuk 3.2) levert dit de volgende kostenverdeling op van de personele en materiële apparaatslasten:

Onderdeel	fte's	Kosten	Kostenverdeling					verdeelsleutels
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV		
			Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma economisch vestigingsklimaat	Overhead inwonerbijdrage EV	
<i>Personele apparaatslasten</i>								
Secretaris-algemeen directeur	0,8	145.000			72.500		72.500	50/50
BMC en BSB	27,6	2.548.500			2.038.800		509.700	80/20
Vervoersautoriteit	52,0	5.019.200	3.032.500	1.343.100	643.600			100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.174.200				945.000	229.200	100
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	90,4	8.886.900						
<i>Materiële apparaatslasten</i>		2.975.200			2.380.200		595.000	80/20
Totalen		11.862.100	3.032.500	1.343.100	5.135.100	945.000	1.406.400	

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

Hoofdstuk 5 Financiële begroting

5.1 Overzicht baten en lasten

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

Programmabegroting 2020 (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2018	Raming 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	403.981.740	423.402.148	422.554.578	404.922.709	397.343.840	395.219.905
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	185.385.949	333.969.393	284.006.738	158.931.028	64.375.160	75.697.366
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.141.953	4.831.100	4.964.600	4.964.600	4.964.600	4.964.600
Overhead	5.729.871	6.316.800	6.541.500	6.541.500	6.541.500	6.541.500
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	599.239.513	768.519.441	718.067.416	575.359.838	473.225.100	482.423.371
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	411.094.994	431.035.881	428.704.176	407.413.766	397.343.840	395.219.905
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	185.385.949	333.969.393	284.006.738	158.931.028	64.375.160	75.697.366
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.964.575	4.831.100	4.964.600	4.964.600	4.964.600	4.964.600
Overhead	5.729.871	5.834.000	6.541.500	6.541.500	6.541.500	6.541.500
Totaal	607.175.389	775.670.373	724.217.014	577.850.894	473.225.100	482.423.371
Resultaat voor reservemutaties	7.935.876	7.150.932	6.149.598	2.491.057	0	0
Bestemming resultaat jaarrekening 2017	482.800	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	0	482.800	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-8.418.676	-7.633.732	-6.149.598	-2.491.057	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar wordt verwezen naar hoofdstuk 2, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering).

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2020 per taakveld (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2018	Raming 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
<i>Lasten per taakveld</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	127.050.675	227.075.211	205.647.506	123.108.798	61.162.160	60.097.366
2.5 Openbaar vervoer	446.130.016	516.092.774	488.649.677	429.990.175	390.966.836	402.147.610
0.5 Treasury	16.186.998	14.203.556	12.264.133	10.754.764	9.590.004	8.672.294
3.1 Economische ontwikkeling	4.141.953	4.831.100	4.964.600	4.964.600	4.964.600	4.964.600
0.4 Overhead	5.729.871	6.316.800	6.541.500	6.541.500	6.541.500	6.541.500
0.8 Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal	599.239.513	768.519.441	718.067.416	575.359.838	473.225.100	482.423.371
<i>Baten per programma</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	127.050.675	227.075.211	205.647.506	123.108.798	61.162.160	60.097.366
2.5 Openbaar vervoer	446.130.016	516.092.774	488.649.677	426.723.425	385.552.180	397.102.755
0.5 Treasury	23.300.252	21.837.288	18.413.731	16.512.571	15.004.660	13.717.150
3.1 Economische ontwikkeling	4.964.575	4.831.100	4.964.600	4.964.600	4.964.600	4.964.600
0.4 Overhead	5.729.871	5.834.000	6.541.500	6.541.500	6.541.500	6.541.500
Totaal	607.175.389	775.670.373	724.217.014	577.850.894	473.225.100	482.423.371
Resultaat voor reservemutaties	7.935.876	7.150.932	6.149.598	2.491.057	0	0
Bestemming resultaat jaarrekening 2017	482.800	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	0	482.800	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-8.418.676	-7.633.732	-6.149.598	-2.491.057	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Lasten en baten van het taakveld Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 3.2. De gespecificeerde toevoeging aan reserves betreft de toevoeging aan de risicoreservering financieringen, zoals toegelicht in hoofdstuk 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

5.2 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 in 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. Dat geldt ook voor de projecten, die uit Europese subsidiefonds worden bekostigd.

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

Incidentele baten en lasten (euro's)	Voorlopige Jaarrekening 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	0	701.505	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	81.789.913	105.885.037	108.911.329	0	0	0
3. Economisch Vestigingsklimaat	269.672	7.631	0	0	0	0
Overhead	0	482.800	0	0	0	0
Totaal	82.059.585	107.076.973	108.911.329	0	0	0
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	0	701.505	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	81.789.913	105.885.037	108.911.329	0	0	0
3. Economisch Vestigingsklimaat	288.380	7.631	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	82.078.293	106.594.173	108.911.329	0	0	0
Resultaat voor reservemutaties	18.708	-482.800	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	0	482.800	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-8.418.676	-7.633.732	-6.149.598	-2.491.057	0	0
Resultaat	-8.399.968	-7.633.732	-6.149.598	-2.491.057	0	0

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Incidentele baat en last betreft voornamelijk (€ 0,5 miljoen) de kosten van de omleiding buslijnen vanwege afsluiting maastunnel. Rotterdam vergoedt deze incidentele extra concessiebijdrage. De verwachting is dat dit tot en met 2019 aan de orde is.

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van Rijk, provincie en gemeenten. Deze zijn als volgt te specificeren

Incidentele bijdragen van mede-overheden aan projecten (euro's)	Raming 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
<i>Incidentele baten</i>					
Actieprogramma Regionaal OV (AROV)	5.704.699	5.704.699	0	0	0
Beter benutten	4.300.964	0	0	0	0
Bestuursovereenkomst Blankenburgverbinding	3.136.000	20.219.701	0	0	0
Korte termijn aanpak	3.500.000	3.826.034	0	0	0
Rotterdamse baan	77.865.711	77.452.759	0	0	0
Sebastiaansbrug	11.377.663	1.708.136	0	0	0
Totaal	105.885.037	108.911.329	0	0	0

Economisch Vestigingsklimaat

De incidentele baten en lasten in 2018 en 2019 betreffen het project "nul op de meter"(E=0). Dit project maakt onderdeel uit van het Europese Interreg programma en behelst de begeleiding van verenigingen van eigenaren (VvE's) binnen de particuliere woningvoorraad naar het nemen van duurzaamheidsmaatregelen. In 2019 wordt dit project afgerond.

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding

De begroting 2020 is opgesteld overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) provincies en gemeenten.

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 bestaand en nieuw beleid

Financiering OV-bedrijven

Op grond van een daartoe eind 2016 genomen besluit is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 onder meer nagenoeg alle bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Hierdoor blijft, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoersopgave in onze regio.

Daarnaast heeft het algemeen bestuur van de MRDH na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de Verordening busleningen vastgesteld.

De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

De hieruit voortvloeiende financiële gevolgen worden nader toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering) en de daaraan verbonden risico's in hoofdstuk 4.3 (Weerstandvermogen en risico's).

Overbesteding

De kaders voor overbesteding binnen de programma's van de Vervoersautoriteit zijn conform de wettelijke vereisten. Concreet betekent dit dat overbestedingstekorten zijn gelimiteerd op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren.

De voorliggende begroting 2020 laat een overbestedingstekort zien voor de jaren 2020 en 2021, maar laat vanaf 2022 weer een positief saldo zien. Deze voldoet daarmee aan het hiervoor genoemde kader. Een verdere toelichting op de overbesteding is opgenomen in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandvermogen en risico's).

Geprognosticeerde balanscijfers 2020

Onderstaande geprognosticeerde balans is opgenomen ten behoeve van de berekening van het EMU-saldo (zie hierna) en de voorgeschreven kengetallen in hoofdstuk 4.3.

Geprognosticeerde balans

ACTIVA	31-12-2020	31-12-2019	Voorlopige Jaarrekening 2018	PASSIVA	31-12-2020	31-12-2019	Voorlopige Jaarrekening 2018
Vaste activa				Vaste passiva			
Materiële vaste activa	1.487.249	2.881.476	5.106.581	Eigen vermogen	28.661.989	22.512.391	15.361.457
Machines, apparaten en installaties	0	1.382.680	3.390.437	Reserve weerstandvermogen EV	100.000	100.000	100.000
Vervoermiddelen	0	0	250.000	Egalisatiereserve EV (incl. res. bestemming)	4.053.045	4.053.045	4.053.045
Bedrijfsgebouwen	804.087	927.837	1.051.587	Risicoreserve financieringen	24.508.944	18.359.346	10.725.613
Overige materiële vaste activa	683.163	570.960	414.557	Reserve interne kwaliteitsverhoging	0	0	482.799
Financiële vaste activa	963.672.655	1.018.009.260	1.083.148.954	Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer	963.671.654	1.018.008.259	1.074.182.479
Financiering regionale OV-bedrijven (u/g)	963.671.654	1.018.008.259	1.073.126.078	Financiering regionale OV-bedrijven (o/g)	963.671.654	1.018.008.259	1.073.104.167
Beleggingen	0	0	10.021.875	Garantiesom abri's	1.078.312	1.078.312	1.078.312
Deelnemingen	1.001	1.001	1.001				
Totaal vaste activa	965.159.904	1.020.890.736	1.088.255.535	Totaal vaste passiva	992.333.643	1.040.520.650	1.089.543.936
Vlottende activa				Vlottende passiva			
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	53.578.604	157.178.318	272.559.262	Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	12.000.000	12.000.000	11.970.000
Rekening-courant 's Rijks schatkist	4.578.604	108.178.318	223.295.384	Crediteuren	12.000.000	12.000.000	11.970.000
Debiteuren	3.000.000	3.000.000	3.073.168	Belastingen	0	0	0
Belastingen	46.000.000	46.000.000	46.190.710				
Overlopende activa	87.289.391	87.289.391	87.444.088	Overlopende passiva	105.694.256	216.837.796	350.744.899
Nog te ontvangen rijksuitkering BDU	2.568.948	0	0	Fondsen	0	103.599.714	218.716.780
Nog te ontvangen bedragen overig	18.000.000	18.000.000	18.154.697	Te betalen kosten	105.394.256	112.938.082	131.728.132
Vooruitbetaalde kosten	69.289.391	69.289.391	69.289.391	Vooruitontvangen bedragen	300.000	300.000	299.987
Liquide middelen	4.000.000	4.000.000	3.999.950				
Banksaldi	4.000.000	4.000.000	3.999.950				
Totaal vlottende activa	144.867.995	248.467.709	364.003.300	Totaal vlottende passiva	117.694.256	228.837.796	362.714.899
Totaal	1.110.027.899	1.269.358.445	1.452.258.835	Totaal	1.110.027.899	1.269.358.445	1.452.258.835

EMU-saldo

De voorgeschreven berekening van het EMU-saldo is voor de jaren 2019 t/m 2021 opgenomen in de volgende tabel.

Omschrijving	2019	2020	2021
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	6.762.346	5.418.438	3.398.850
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	2.250.209	1.611.145	219.178
Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	-252.000	-232.000	-21.000
Berekend EMU-saldo	8.760.555	6.797.583	3.597.028

Arbeidskostengerelateerde verplichtingen

De verschuldigde bedragen wegens vakantietoeslag, 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 2020 zijn geen bedragen opgenomen en/of gereserveerd voor niet opgenomen vakantie- en verlofrechten.

Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2020 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2020.

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

Investerings

Voor een overzicht van de waardering en het onderhoud van de aanwezige en nieuw te investeren materiële vaste activa wordt verwezen naar hoofdstuk 4.4 (Onderhoud kapitaalgoederen).

Financiering

Voor een uitvoerige toelichting op dit item wordt verwezen naar hoofdstuk 4.1 (Financiering).

Reserves

Het verloop van de reserves in de periode 2018 t/m 2023 is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2018-2023

Omschrijving	Voorlopige jaarrekening 2018	Raming toevoeging 2019	Raming onttrekking 2019	Raming saldo 31-12-2019	Raming toevoeging 2020	Raming onttrekking 2020	Raming saldo 31-12-2020
<i>Reserves</i>							
Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	4.053.045	0	0	4.053.045	0	0	4.053.045
Reserve interne kwaliteitsverhoging	482.799	0	482.799	0	0	0	0
Risicoreserve financieringen	10.725.613	7.633.733	0	18.359.346	6.149.598	0	24.508.944
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>15.361.457</i>	<i>7.633.733</i>	<i>482.799</i>	<i>22.512.391</i>	<i>6.149.598</i>	<i>0</i>	<i>28.661.989</i>
<i>Fondsen</i>							
BDU	218.716.781	536.468.460	651.585.528	103.599.714	507.892.548	614.061.210	-2.568.948
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>218.716.781</i>	<i>536.468.460</i>	<i>651.585.528</i>	<i>103.599.714</i>	<i>507.892.548</i>	<i>614.061.210</i>	<i>-2.568.948</i>
TOTAAL-GENERAAL	234.078.238	544.102.193	652.068.327	126.112.104	514.042.146	614.061.210	26.093.041

Omschrijving	Raming toevoeging 2020	Raming onttrekking 2021	Raming saldo 31-12-2021	Raming toevoeging 2022	Raming onttrekking 2022	Raming saldo 31-12-2022	Raming toevoeging 2023	Raming onttrekking 2023	Raming saldo 31-12-2023
<i>Reserves</i>									
Reserve weerstandsvermogen EV	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	0	0	4.053.045	0	0	4.053.045	0	0	4.053.045
Reserve interne kwaliteitsverhoging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Risicoreserve financieringen	2.491.057	0	27.000.000	0	0	27.000.000	0	0	27.000.000
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>2.491.057</i>	<i>0</i>	<i>31.153.045</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>31.153.045</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>31.153.045</i>
<i>Fondsen</i>									
BDU	502.187.849	548.757.144	-49.138.243	502.187.849	445.639.262	7.410.345	502.187.849	456.125.042	53.473.151
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>502.187.849</i>	<i>548.757.144</i>	<i>-49.138.243</i>	<i>502.187.849</i>	<i>445.639.262</i>	<i>7.410.345</i>	<i>502.187.849</i>	<i>456.125.042</i>	<i>53.473.151</i>
TOTAAL-GENERAAL	504.678.906	548.757.144	-17.985.197	502.187.849	445.639.262	38.563.390	502.187.849	456.125.042	84.626.197

Toelichting staat van reserves en fondsen

Reserve weerstandsvermogen EV

Zie de toelichting in hoofdstuk 4.3.

Egalisatiereserve EV

Deze reserve bevat voornamelijk de nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015.

Reserve interne kwaliteitsverhoging

Deze reserve is in 2018 gevormd en is bestemd voor noodzakelijke investeringen in ICT (o.a. door de voorgenomen overgang naar een nieuwe provider), de inrichting van een geïntegreerde projectadministratie en de automatisering en digitalisering van meerdere werkprocessen. De verwachting is dat deze reserve eind 2019 volledig zal zijn besteed.

Risicoreserve financieringen

Voor meer informatie over de wijze waarop deze reserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde verloop daarvan wordt verwezen naar de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 4.3).

Fonds BDU

Jaarlijks ontvangt de MRDH een rijksbijdrage in het kader van de wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Deze toevoegingen aan het fonds zijn opgenomen in hoofdstuk 3.1. De onttrekkingen betreffen de BDU-bijdragen aan de exploitatie in de programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zoals opgenomen in 2.1.2 (*Wat gaat het kosten* programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer) en 2.2.2 (*Wat gaat het kosten* programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer). Daarnaast vindt er jaarlijks een onttrekking plaats ter dekking van de overhead gerelateerd aan verkeer en vervoer (hoofdstuk 3.2).

Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2020 een bijdrage in het kader van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat (EV). In onderstaande tabel zijn de bijdragen per gemeente opgenomen:

Gemeente	Aantal inwoners per 01-01-2019 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2020
Albrandswaard	25.292	2,68	67.783
Barendrecht	48.688	2,68	130.484
Brielle	17.184	2,68	46.053
Capelle aan den IJssel	66.822	2,68	179.083
Delft	103.217	2,68	276.622
Den Haag	537.988	2,68	1.441.808
Hellevoetsluis	40.041	2,68	107.310
Krimpen aan den IJssel	29.353	2,68	78.666
Lansingerland	61.617	2,68	165.134
Leidschendam-Voorburg	75.405	2,68	202.085
Maassluis	32.786	2,68	87.866
Midden-Delfland	19.401	2,68	51.995
Nissewaard	84.797	2,68	227.256
Pijnacker-Nootdorp	54.321	2,68	145.580
Ridderkerk	46.255	2,68	123.963
Rijswijk	53.486	2,68	143.342
Rotterdam	644.527	2,68	1.727.332
Schiedam	78.094	2,68	209.292
Vlaardingen	72.455	2,68	194.179
Wassenaar	26.189	2,68	70.187
Westland	108.576	2,68	290.984
Westvoorne	14.628	2,68	39.203
Zoetermeer	124.947	2,68	334.858
Totaal	2.366.069		6.341.065

(*) bron: CBS StatLine. Info van 11-03-2019.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2019 met € 0,10 (Kadernota MRDH begroting 2020) naar € 2,68 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2020 € 6,3 miljoen en wordt voor € 4,9 miljoen verantwoord als baten ter dekking van de lasten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (*Wat mag het kosten?* hoofdstuk 2.3.2). Daarnaast wordt ter dekking van de kosten van overhead ten behoeve van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat (hoofdstuk 3.2) € 1,4 miljoen ingezet.

Hoofdstuk 8 Besluit

De Begroting 2020 vast te stellen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van het meerjarenbeeld 2021-2023;

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 12 juli 2019

de secretaris,

de voorzitter,

Ahmed Aboutaleb

Bijlage 1 Indicatoren

In het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is 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). Met ingang van 29 december 2018 is in de ministeriële regeling, ten opzichte van de MRDH begroting 2019, een aantal indicatoren komen te vervallen, waaronder de indicatoren voor het taakveld Verkeer en Vervoer. Voor het taakveld Economie maken de volgende indicatoren onderdeel uit van de regeling: 'Functiemenging' en 'Vestigingen (van bedrijven)'. Voor de MRDH begroting wordt ervan uitgegaan dat de deelnemende gemeenten zelf verantwoording afleggen over de indicatoren voor het taakveld Economie, omdat dit geen wettelijke taak betreft van de MRDH. In de MRDH begroting worden wel de verplichte indicatoren met betrekking tot bestuur/bedrijfsvoering opgenomen. Zie hiervoor onderstaande tabel.

#	Taakveld	Indicator	Periode	Waarde B2020	Waarde B2019
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	2020	0,038 fte per 1000 inwoners	0,039 fte per 1.000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	1 januari 2019	0,035 fte per 1000 inwoners	0,034 fte per 1.000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	2020	€ 5,01 per inwoner	€ 4,89 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	2018	5,8% van de totale loonsom	11,78% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	2020	0,91% van de totale lastenbegroting	0,78% van de totale lastenbegroting

Ad 1) In de begroting 2020 bedraagt de formatie 90,4 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2019 2.366.069 (zie hoofdstuk 7).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2019 bedraagt 83,8 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2019 2.366.069 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3) De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2020 € 11.862.100 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2019 2.366.069 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4) de totale loonsom bedroeg in 2018 € 8.052.162. De externe inhuur bedroeg in 2018 € 470.367. Voor 49% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH gemeenten.

Ad 5) In de begroting 2020 bedraagt de overhead € 6.541.500 (zie 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 718.067.416 (zie 1.3 Financiën).

Bijlage 2

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2020



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage 2

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2020

Inhoudsopgave

1.	Inleiding, achtergronden en kaders	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Van beleid naar uitvoering	3
1.3	Uitgangspunten en randvoorwaarden	4
1.4	Werkgebied van de Vervoersautoriteit	5
2.	Financiële samenvatting	6
3.	Programma's	7
3.1	Integrale programma's	8
3.2	Programma's Openbaar Vervoer	9
3.3	Programma's Autoverkeer	12
3.4	Programma's Fiets- en ketenmobiliteit	14
3.5	Programma's ITS en innovatie	15
4.	Infrastructuurprojecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid	16
4.1	Verkenningen	17
4.2	Planstudies	30
4.3	Uitwerkingen	32
4.4	Realisatie	36
	Bijlagen	50
	Bijlage A Grote projecten	51
	Bijlage B1 Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger	52
	Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2019	61
	Bijlage B3 Kleine projecten: aanvragen in behandeling per 1 februari 2019	65
	Bijlage C Korte Termijn Aanpak 2019 (KTA 2019)	66
	Bijlage D: Automated Vehicles Last Mile (AVLM)	68
	Bijlage E: R-net	69
	Bijlage F: ITS-projecten	70
	Bijlage G: Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland	71
	Bijlage H In 2018 afgesloten projecten	72
	Bijlage I Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking	75
	Bijlage J Afkortingenlijst	76

1. Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 Inleiding

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 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is de concrete uitwerking van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. De begroting is op basis van de voortgang van werkzaamheden, de bijlagen van het IPVa blijven gestoeld op het te verwachten kasritme. Hiermee beogen we duidelijkheid te verschaffen aan subsidie-aanvragers of er al een voorschot is aangevraagd en wat de omvang is van de resterende financiële verplichting.

Het IPVa beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden: in de vorm van te verlenen subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Hiervoor zijn de 23 gemeenten en de provincie Zuid-Holland geconsulteerd.

Tegelijkertijd is in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) door het Rijk en de regiopartners afgesproken om in te zetten op het Gebiedsprogramma Rotterdam – Den Haag voor zowel de korte termijn als voor de middellange termijn. Hoofdstuk 3 geeft daar een korte beschrijving van. Het programma voor de Korte Termijn Aanpak tot en met 2022 werken de MRDH en het Rijk verder uit, parallel aan de verkenningen, gebiedsuitwerkingen en de Werkplaats metropolitaan OV. Het Rijk stelt budget beschikbaar wanneer het een prioriteit is uit het regeerakkoord, of als het gaat om potentiële opgaven uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), en wanneer de regio bereid is tot cofinanciering. Om programma's en projecten in aanmerking te laten komen voor Rijksbijdragen, zal de regio dus ook zelf budgetten beschikbaar moeten stellen.

In hoofdstuk 4 zijn de grote en bijzondere OV- en wegenprojecten per fase omschreven: van verkenning via planstudie en uitwerking naar realisatie. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit besluit per project of en wanneer een project naar een volgende fase kan.

De kleine projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa compact en leesbaar blijft. Er is voor het programma Kleine projecten en voor enige andere programma's een kwalitatieve omschrijving in hoofdstuk 5 opgenomen.

1.2 Van beleid naar uitvoering

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB) is het centrale thema "Versterking agglomeratiekracht" uitgewerkt naar ambities qua bereikbaarheid, kansen voor mensen, duurzaamheid, kwaliteit van plekken, efficiency en kwaliteit van de netwerken van weg, openbaar vervoer en fiets.

Na de vaststelling van de UAB zijn deze eisen verder geconcretiseerd en worden in 2019 samen met de gemeenten uitgewerkt tot concrete maatregelen. Er zijn programma's opgesteld voor:

- Implementatie R-net;
- Automated Vehicles Last Mile;

- Intelligente Transport Systemen;
- Korte Termijn Aanpak 2019.

In 2019 volgen nog programma's met een scope voor:

- Metropolitaan fietsnetwerk;
- Versnelling tram;
- Ketenmobiliteit, waaronder stallingsvoorzieningen voor fietsen en auto's;
- CO₂-reductie;
- Korte Termijn Aanpak 2020-2021.

In de 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 2019 op status/fasering en verwerkt in hoofdstuk 4. In bijlage J zijn de beleidsuitwerkingen kort weergegeven.

1.3 *Uitgangspunten en randvoorwaarden*

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 maken deze geen onderdeel uit van het IPVa.

Naast de UAB, heeft het IPVa een basis in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 en de bijbehorende Uitvoeringsregeling. Het IPVa is één van de onderleggers voor het Regionaal Investeringsprogramma.

In het IPVa worden de bedragen voor verkenningen en planstudies van infrastructurele projecten niet genoemd. Voor de fasering houden we aan:

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.

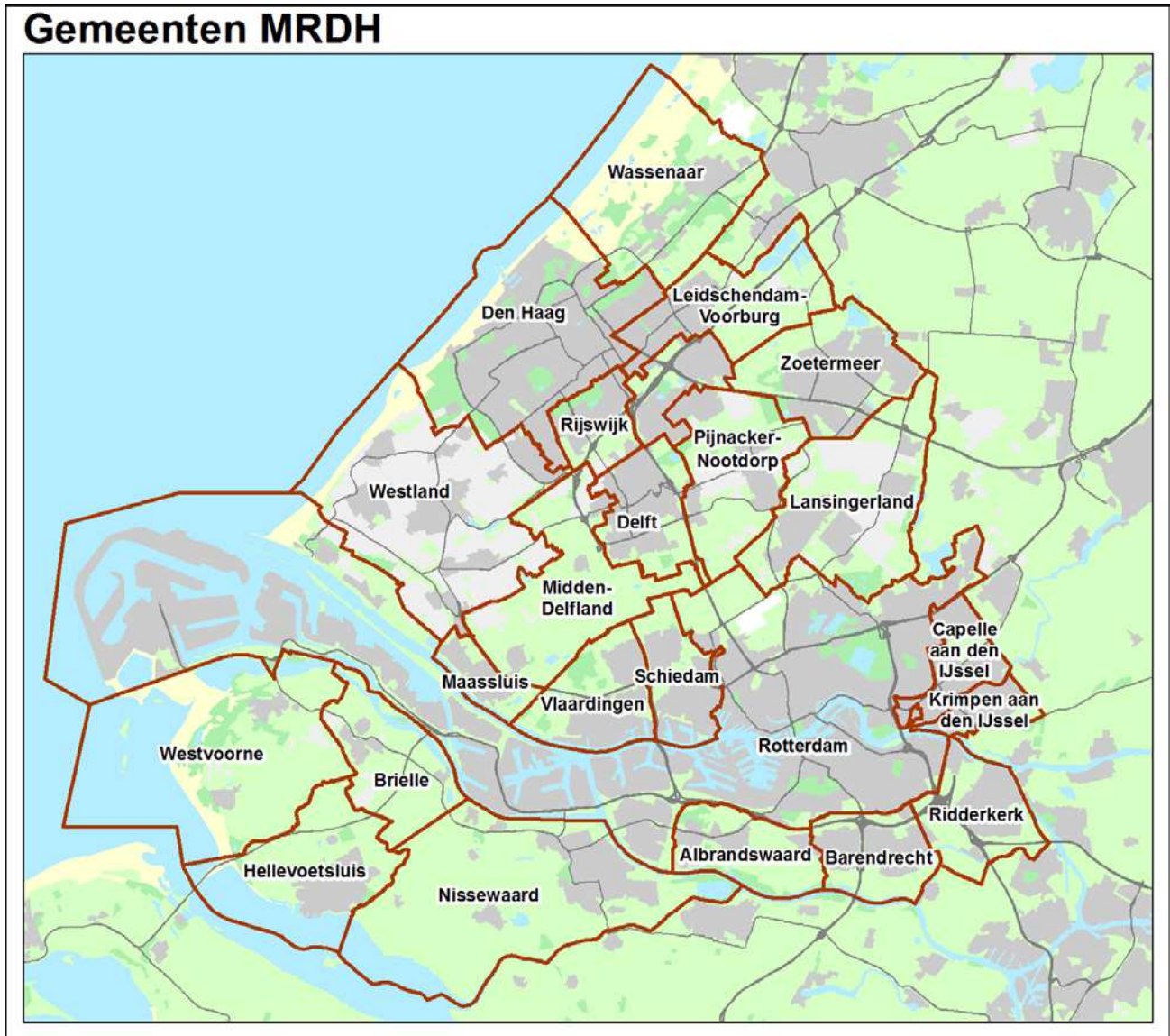
Uitwerkingsfase: Voor het project heeft de MRDH een aanmelding van de wegbeheerder getoetst en opgenomen in het IPVa. De planning is tot 1 à 2 jaar nauwkeurig. Het project kan eventueel afvallen als blijkt dat er (nog) geen of onvoldoende geld beschikbaar is om het project uit te voeren en af te ronden.

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.

1.4 Werkgebied van de Vervoersautoriteit

De geografische grenzen en gemeenten zijn op onderstaand kaartje aangegeven.



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). Om te bepalen of er over een looptijd van vier jaar voldoende middelen voorhanden zijn om alle kosten te dekken, wordt in de begroting een aanneme gedaan voor het programma Kleine projecten op basis van de bestedingen in voorgaande jaren. Voor de gehele regio hanteren we voor 2020 een bestedingsbudget van € 30 miljoen voor kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidiegrens van € 5 miljoen subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor overige projecten. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en kleine OV-projecten komen. 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 het ministerie van IenW in het kader van het MIRT (gebiedsprogramma) en nog lopende bijdragen voor programma's als het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.

Daarnaast kunnen er ook bijdragen van mede-overheden of derden via de MRDH worden ingezet. In dit IPVa zal dat alleen zichtbaar zijn wanneer het relevant is voor de programma's waar budget voor wordt gevoteerd. Afgeronde subsidieprogramma's waar geen subsidie meer uitvloeit, worden niet meer vermeld.

Voor het IPVa 2020 gelden de volgende randvoorwaarden:

- binnen het jaarlijkse budget voor Kleine projecten is er geen aparte oormerking voor fiets- en ketenmobiliteit, educatie, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur en openbaar vervoer;
- als er ruimte ontstaat binnen enig programma omdat een subsidie niet wordt aangevraagd of lager wordt beschikt, dan blijft deze financiële ruimte gedurende het jaar beschikbaar voor het betreffende programma;
- door de jaren heen kan er tijdelijk sprake zijn van overbesteding van BDU middelen. Daardoor kan het saldo van het fonds BDU in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, onder de restrictie van een positief saldo na uiterlijk drie jaar, gevolgd door tenminste drie achtereenvolgende jaren met een positief saldo.

3. Programma's

Een programma is een geheel van samenhangende projecten, dat op een bepaald beleidsterrein van het verkeer- en vervoerbeleid uit de UAB betrekking heeft. Een programma wordt opgenomen in het IPVa nadat de bestuurscommissie Vervoersautoriteit besloten heeft tot het instellen van het betreffende programma.

Een programma hoeft niet automatisch van een budget te zijn voorzien. Voorwaarden voor het instellen van een programmabudget zijn een besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit inclusief een dekkingsvoorstel dat past binnen de begroting welke door het AB wordt vastgesteld.

Er zijn ook diverse samenwerkingsprogramma's. Een samenwerkingsprogramma is een geheel van projecten gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst van MRDH met meerdere partijen met als doel het realiseren van een bepaalde beleidsdoelstelling passend binnen de UAB. Een voorbeeld daarvan is de korte termijn aanpak 2019, waarbij een kortlopend programma in uitvoering is in samenwerking met het ministerie van IenW en de provincie Zuid-Holland.

In dit hoofdstuk is de indeling aangehouden van integrale programma's, programma's voor openbaar vervoer, fiets- en ketenmobiliteit, autoverkeer en intelligente transportsystemen/innovatie.

Naast bovenstaande programma's is er natuurlijk ook het programma Kleine Projecten met projecten waarvan de omvang van de subsidie kleiner is dan € 5 miljoen. Deze projecten vallen onder fiets- en ketenmobiliteit, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur, of openbaar vervoer. De pilot proeftuinen Ketenmobiliteit, verkeersveiligheidseducatie en de aansluitingen Hoofdwegennet-Onderliggen wegennet zijn, vanwege de beperkte omvang, financieel ondergebracht in het programma Kleine projecten.

3.1 Integrale programma's

Korte Termijn Aanpak 2019-2022

Aanleiding	: BO-MIRT
Top-eis	:
Thema	:
Planning	: Uitvoering 2019-2022
Investering	: € 150 miljoen
Bijdrage MRDH	: 4 x € 10 miljoen
Rol MRDH	: Trekker, subsidieverlener

De Korte Termijn Aanpak (KTA) is een van het Gebiedsprogramma 'Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag'. De KTA bevat korte-termijn maatregelen die een bijdrage leveren aan doelen en opgaven van het gebiedsprogramma. Voor de periode 2019 – 2022 is een pakket van circa € 150 miljoen samengesteld met input van gemeenten en andere regionale partijen. Tussen Rijk en de MRDH afspraken zijn gemaakt over inhoud en bijdragen voor 2019. Dit programma vindt u terug in de bijlagen als KTA 2019.

De projecten van de KTA zijn getoetst op een aantal basisvoorwaarden:

- Bijdrage aan de doelen van het bovengenoemde Gebiedsprogramma en in het bijzonder de opgaven van de prioritaire gebieden (Den Haag, Rotterdam, Zoetermeer, Westland en Voorne-Putten);
- Passend binnen de bestaande beleidskaders van Rijk en regio, waaronder het duurzaam versterken van de economie en concurrentiekracht;
- Uitvoerbaarheid: kan het project op korte termijn gefinancierd en gerealiseerd worden.

Om de samenhang binnen het pakket inzichtelijk te maken zijn door Rijk en regio de initiatieven gekoppeld aan de verschillende gebieden en verdeeld over de thema's OV, fiets, auto, logistiek en gedrag. Tegelijkertijd streven Rijk en regio naar inzet op versterking van het OV- en fietsnetwerk in relatie tot verstedelijking.

Er is ook ruimte voor gedragsmaatregelen, waarvan de praktische uitvoering is belegd bij twee uitvoeringsorganisaties: de [Verkeersonderneming](#) en [Bereikbaar Haaglanden en Rijnland](#). Slimme bereikbaarheidsmaatregelen 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).

3.2 Programma's Openbaar Vervoer

Versnelling tram Den Haag en Rotterdam

Aanleiding	: Gebiedsprogramma MIRT, Slim en Schoon naar Scheveningen, OV Plan Den Haag schaa sprong 2040, OV plan Rotterdam 2040, Systeemknoppen OV, Kadernota OV, jaarlijkse vervoerplannen
Top-eis	: Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO ₂ -reductie
Thema	: Reistijdverkorting, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering
Planning	: Verkenning gereed 2019. Realisatiefase korte termijnmaatregelen t/m 2022
Investering	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen (deels via KTA)
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag c.q. RET en Rotterdam

Openbaar vervoer dat de reiziger snel van A naar B brengt is in meerdere opzichten wenselijk. Snel OV draagt allereerst bij aan de doelstellingen van de UAB, om meer banen en stedelijke centra binnen bereik (45min) van meer mensen te brengen. Daarnaast wordt snel OV door reizigers hoger gewaardeerd, wat leidt tot meer reizigers en daarmee meer reizigersopbrengsten. Tegelijk zorgt snel(ler) OV voor besparing in exploitatiekosten. Immers, er is minder materieel en mensen benodigd om de dienstregeling uit te voeren.

Met het programma 'Versnelling tram Den Haag en Rotterdam ' wordt stapsgewijs met een mix aan operationele maatregelen en beperkte fysieke maatregelen de reistijd (voor een aantal tramlijnen) verkorten.

Een deel van de fysieke maatregelen bestaat uit het verminderen van conflicten tussen de tram en het overig verkeer, zoals een (hogere) afscheiding langs trambanen en het realiseren en programmeren van intelligente VRI's . Dit bevordert de doorstroming en daarmee de rijtijd en betrouwbaarheid.

Wanneer het in- en uitstappen van passagiers sneller gaat, wordt de halteertijd korter. De maatregelen die daarbij horen zijn het aanbrengen van markering op tramhaltes waar de tramdeur precies stopt, het installeren van snellere tramdeuren, en het versnellen van in- en uitchecken, bijvoorbeeld door in- en uitchecken op perrons mogelijk te maken of met een smartphone in – en uitchecken.

Door het aanbrengen van semi-transparant glas in de bestuurderscabine zal de trambestuurder minder worden afgeleid of interactie hebben met passagiers, met als gewenst resultaat een bevordering van de rijtijd en betrouwbaarheid.

In de exploitatie kan worden gedacht aan een alternatieve dienstregeling: bijvoorbeeld een onderscheid in lokale- en express-diensten, of hoogfrequent/spoorboekloos rijden.

Inframaatregelen NRR en AROV (Den Haag en omgeving)

Aanleiding	:
Top-eis	: Concurrerende economie
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Planning	: Gereed in 2019
Investering	: € 256.660.487
Bijdrage MRDH	: € 227.307.914
Rol MRDH	: Subsidieverlener

Netwerk RandstadRail (NRR) heeft als doel 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 ten opzichte van 2010. Deze reizigersgroei is mede mogelijk door 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 meeste van de haltes van de tramlijnen 2, 9, 11, 15 en 17 zijn gereed gemaakt voor dat bredere materieel en hebben een comfortabele inrichting en actuele reisinformatie gekregen. 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.



R-Net

Aanleiding	: OV plannen 2040 Rotterdam, Den Haag, tussengebied; Gebiedsprogramma MIRT
Top-eis	: Kansen voor mensen, efficiënt en rendabel
Thema	: Reistijdverkorting, kwaliteitsverbetering
Planning	: Uitvoering 2019 -2024
Investering	: € 6,5 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 5,8 miljoen (dekking vanuit exploitatie)
RoI MRDH	: Trekker, subsidieverlener voor fietsvoorzieningen

Per buslijn het upgraden van de haltes, reisinformatie in de R-Net productformule, met additioneel vergroten fietsvoorzieningen, doorstromingsmaatregelen, verplaatsen/ samenvoegen haltes. Het betreft de lijnen met volgende fasering:

- Spijkenisse – Hellevoetsluis (start dienstregeling december 2018)
- Spijkenisse – Brielle (start dienstregeling december 2018)
- Rodenrijs metro – Zoetermeer Centrum West (medio 2019)
- Rodenrijs metro – Bleiswijk – Zoetermeer – Lansingerland (medio 2019)
- Den Haag Leyenburg – Naaldwijk – Schiedam (medio 2019)
- Station Delft – Zoetermeer Centrum West (medio 2019)

De aanpassing van de haltes en reisinformatie en het organiseren van doorstromingsmaatregelen bekostigt de MRDH door de in de exploitatie gereserveerde budgetten te kapitaliseren. Voor de jaren 2018 en 2019 is daar een voorstel voor ingediend; voor de jaren 2020 en later wordt dit geregeld in de begroting 2020. Het aanpassen en vergroten van de capaciteit van fietsvoorzieningen verzorgt de wegbeheerder met 50% subsidie van de MRDH.



3.3 Programma's Autoverkeer

Aansluitingen HWN/OWN

Aanleiding	: Gebiedsprogramma DBRDH-KTA
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid
Planning	: Uitvoering 2019 -2040
Investering	: € 6 miljoen t/m 2022
Bijdrage MRDH	: € 1,5 miljoen t/m 2022 (opgenomen in Kleine Projecten)
Rol MRDH	: Trekker aansluitingenprogramma en Subsidieverlener voor projecten

Het aansluitingenprogramma HWN (Hoofdwegennet)-OWN (Onderliggend wegennet) richt zich op het verbeteren van het samenhangend netwerk, door maatregelen te treffen aan de op- en afritten van en naar de rijkswegen waar reeds knelpunten spelen dan wel op (korte) termijn knelpunten worden voorzien. Voor de eerste tranche tot 2022 zijn in het BO MIRT najaar 2017 afspraken gemaakt. Het programma ziet er als volgt uit:

Prioritaire aansluitingen	Beperkt probleem en oplossing	Geen of beperkt probleem, maar op middellange termijn wel
<ul style="list-style-type: none">• A4 Den Haag zuid• A4 Rijswijk• A15 Hartelweg• A15 Aveling• A4/N11	<ul style="list-style-type: none">• A4 Rijswijk centrum• A4 Plaspoelpolder• A13 Kruithuisweg• A15 Groene Kruisweg• A15 Reeweg• A29 Hellegatsplein	<ul style="list-style-type: none">• A15 Harmsenknoop• A15 IJsselmondse Knoop• A20 Vlaardingen• A20 Vlaardingen west

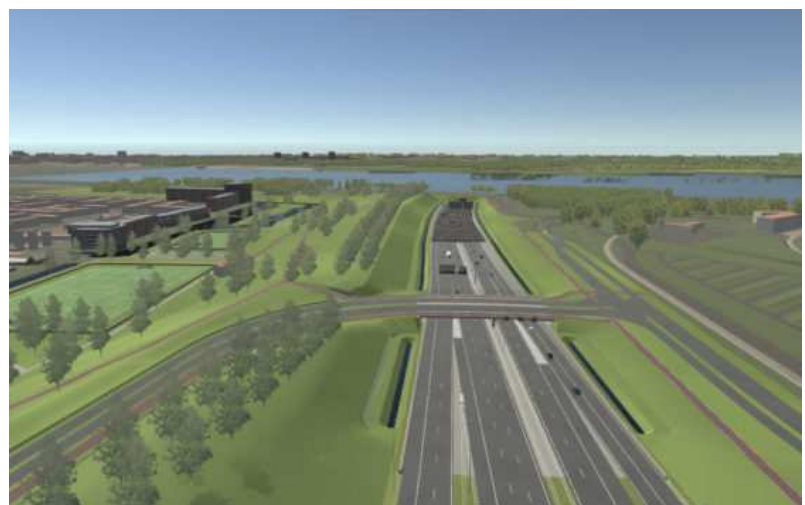
Verdere besluitvorming over uitwerking en realisatie is voorbehouden binnen het programma.

Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)

Aanleiding	:
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Planning	: Gereed in 2024
Investering	: € 1 miljard (circa)
Bijdrage MRDH	: € 5,45 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener

Rijkswaterstaat legt de Blankenburgverbinding aan: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg. De tunnel komt 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 aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Door de regionale en lokale partijen is een Kwaliteitsprogramma opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door onder meer het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook gaat het programma over extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken. Dit programma wordt uitgevoerd onder de naam Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland.

Het ministerie van I&W draagt € 22,7 miljoen bij aan het programma, plus € 3 miljoen aan het BTW-compensatiefonds. Dit bedrag wordt toegevoegd aan de BDU-uitkering aan de MRDH en door de MRDH aan de partijen versterkt. Vanuit haar reguliere BDU verstrekt de MRDH ook bijdragen aan enkele projecten, waaronder de reeds aangelegde ongelijkvloerse kruising Marathonweg. Deze bijdragen zijn opgenomen in de projectenlijst kleine en grote projecten.



3.4 Programma's Fiets- en ketenmobiliteit

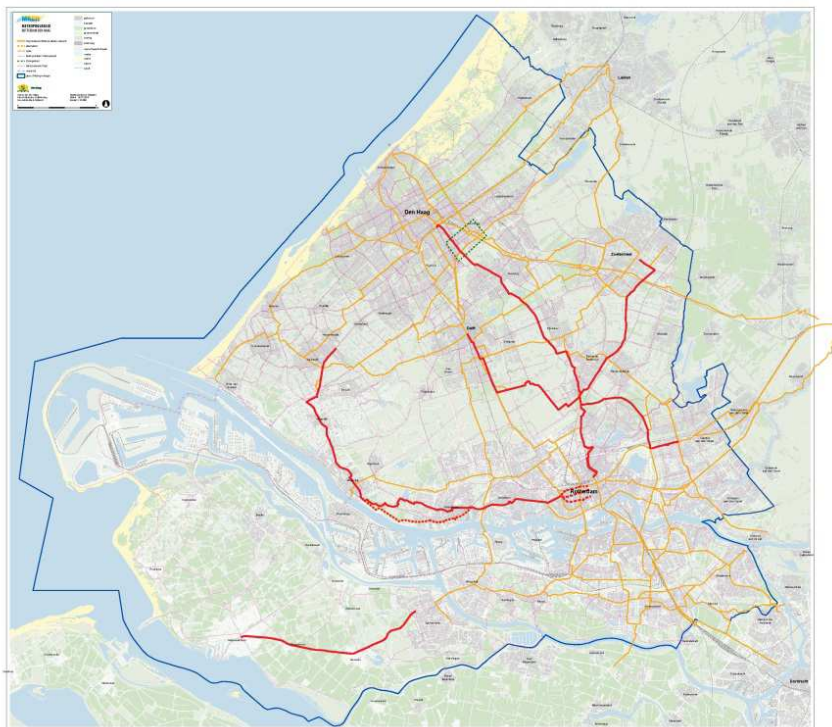
Metropolitane fietsroutes

Aanleiding	: UAB, Gebiedsprogramma MIRT
Top-eis	: Kansen voor mensen, Concurrerende economie, netwerkeisen fiets
Thema	: Capaciteitsvergroting, reistijdverkorting, verkeersveiligheid, kwaliteitsverbetering
Planning	: Planstudie gereed 2019, daarna gefaseerde uitvoering
Investing	: € 250 miljoen 2020-2030
Bijdrage MRDH	: Subsidie 50%: € 125 miljoen
Rol MRDH	: Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener

De MRDH hanteert een regionaal basisnetwerk voor fietspaden waarvan gewenst is dat het voldoet aan de standaard CROW-eisen. Een deel daarvan moet worden opgewaarderd tot een hoogwaardig niveau om de bereikbaarheid van toplocaties en arbeidsplaatsen te verbeteren: deze fietspaden hebben een intensiteit van meer dan 1.500 fietsers per etmaal en noemen we de Metropolitane fietsroutes. In de vergadering van januari 2018 heeft de BCVa zes prioritaire Metropolitane fietsroutes aangewezen.

Een belangrijk aspect van deze fietsroutes betreft de realisatie van fietsviaducten en fietstunnels om grote infrastructuur ongelijkvloers te kunnen passeren. Per route worden samen met de gemeenten uitwerkingen gestart, waarna de gemeenten de afzonderlijke projecten gaan uitvoeren:

- Naaldwijk – Maassluis – Schiedam - Rotterdam Centrum
- Pijnacker – Nootdorp - Den Haag Vlietpassage – Den Haag Holland Spoor
- Zoetermeer – Voorburg - Den Haag
- Zoetermeer – Lansingerland - Rotterdam
- Delft - Lansingerland - Rotterdam
- Verlengde Velostrada



3.5 Programma's ITS en innovatie

Automated Vehicles Last Mile

Aanleiding	:
Top-eis	: Concurrerende economie,
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	: Verkenning tot en met realisatie
Planning	: 2019 - 2024
Investering	: € 37miljoen
Bijdrage MRDH	: € 15 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener

Het Innovatienetwerk Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) is een samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en ondernemers in de regio, gericht op economische en technologische innovatie in automatisch vervoer en verbetering van de bereikbaarheid en efficiëntie van het vervoerssysteem. Het Innovatienetwerk stimuleert, faciliteert en onderneemt activiteiten op het gebied van automatisch vervoer, met als einddoel de toepassing daarvan. Het Innovatienetwerk AVLM richt zich op collectief vervoer en collectieve last mile oplossingen.

De doelstelling van het Innovatienetwerk AVLM is de regio te ontwikkelen tot een internationaal toonaangevend onderzoeks- en praktijkgebied. Dat doen we door het realiseren van AV-vervoersoplossingen én het creëren van een innovatieve test- en research-omgeving voor automatisch rijden. Het Innovatienetwerk AVLM verbindt en brengt innovatie van idee, via onderzoek, simulaties en labtesten naar praktijktesten uiteindelijk tot operationele toepassing in het vervoerssysteem van de regio Rotterdam Den Haag.

De MRDH stimuleert deze ontwikkelingen door subsidies te verlenen aan acht projecten, welke in de bijlagen zijn beschreven.



4. Infrastructuurprojecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

Openbaar vervoer

De onderzoeken van de MRDH in het kader van de UAB bevestigen de conclusies uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag, dat het openbaar vervoer in toenemende mate de drager is van het versterken van de agglomeratiekracht van de metropoolregio. Vergroting van de capaciteit, verhoging van de snelheid en verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer is daarom van cruciaal belang. Dit moet plaatsvinden in samenhang met binnenstedelijke verstedelijking en locatieontwikkeling en mobiliteitstransitie.

Wegenstructuur

Op korte termijn wordt veel geïnvesteerd in uitbreiding van het wegennet in de MRDH. De nadruk ligt daarom de komende tijd op het beter benutten van het samenhangende wegennet. Tegelijk is het noodzakelijk dat we ons oriënteren op de ontwikkeling op lange termijn in relatie met verstedelijking en de mobiliteitstransitie (CO₂-reductie).

Ketenmobiliteit

Uit de onderzoeken van de MRDH in het kader van de uitwerking van de UAB blijkt de grote potentie van de fiets voor de bereikbaarheid van inwoners en arbeidsplaatsen. Dat wordt nog eens versterkt door de elektrische fiets en de fiets in voor- en natransport van het openbaar vervoer. Ketenmobiliteit is mede daarom van grote betekenis. Daarbij gaat het niet alleen om snel overstappen maar ook om de kwaliteit van de locaties.

4.1 Verkenningen

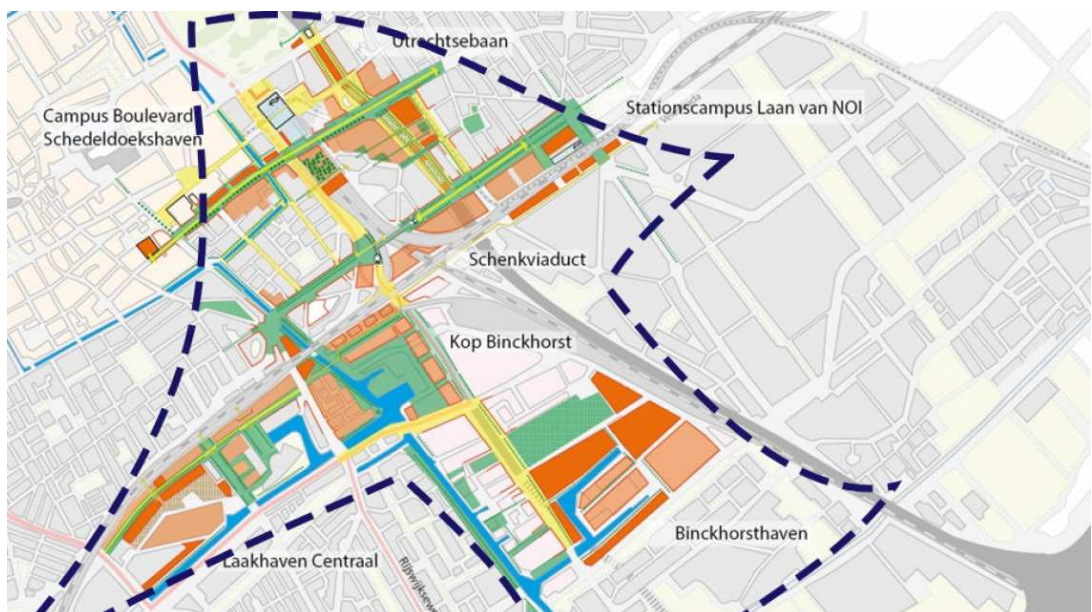
MIRT verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID/Binckhorst

Aanleiding	: Gebiedsprogramma MIRT, OV plan Schaalsprong Den Haag 2040
Top-eis	: Concurrerende economie, Kansen voor mensen, duurzame regio
Thema	: Verstedelijking, reistijdverkorting, capaciteitsvergroting, CO ₂ -reductie
Fase:	: Verkenning
Planning	: Verkenning gereed eind 2019, realisatie 1 ^e fase no regretpakket 2020-2025
Investering	: Circa € 419 miljoen (no regret € 137 miljoen)
Bijdrage MRDH	: Indicatie € 63 miljoen
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Den Haag

De centrale doelstelling voor deze MIRT-verkenning is het ontwikkelen van een voorkeursalternatief voor de adaptieve ontwikkeling van het gebied Central Innovation District (CID)– Binckhorst, in combinatie met de versnelling van het OV in Den Haag en de regio en de oplossing van NMCA-knelpunten in het OV in het gebied. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de versterking van de agglomeratiekracht, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, kansen voor mensen en opgaven ten aanzien van duurzaamheid en klimaat en aan de mobiliteitstransitie in de regio Rotterdam Den Haag.

Het plangebied van de MIRT-verkenning regio Den Haag CID-Binckhorst beslaat globaal het gebied tussen en rondom de drie Haagse intercitystations, aansluitend op het bestaande kantorencluster, inclusief het gehele transitiegebied Binckhorst tot en met station Voorburg. Het studiegebied beschouwt de regionale context waaronder de gemeenten Rijswijk en Leidschendam-Voorburg, Zoetermeer, Pijnacker-Nootdorp en Delft.

De verwachte doorlooptijd van de verkenning is twee jaar. Naar verwachting kan op basis van de verkenning een voorkeursbesluit worden genomen begin 2020. De denkrichting van het no-regret pakket is naar maatregelen voor langzaam verkeer en de realisatie van een hoogwaardig openbaar vervoer-verbinding door het gebied, met meest waarschijnlijke variant een tramverbinding en als voorloper een bus.



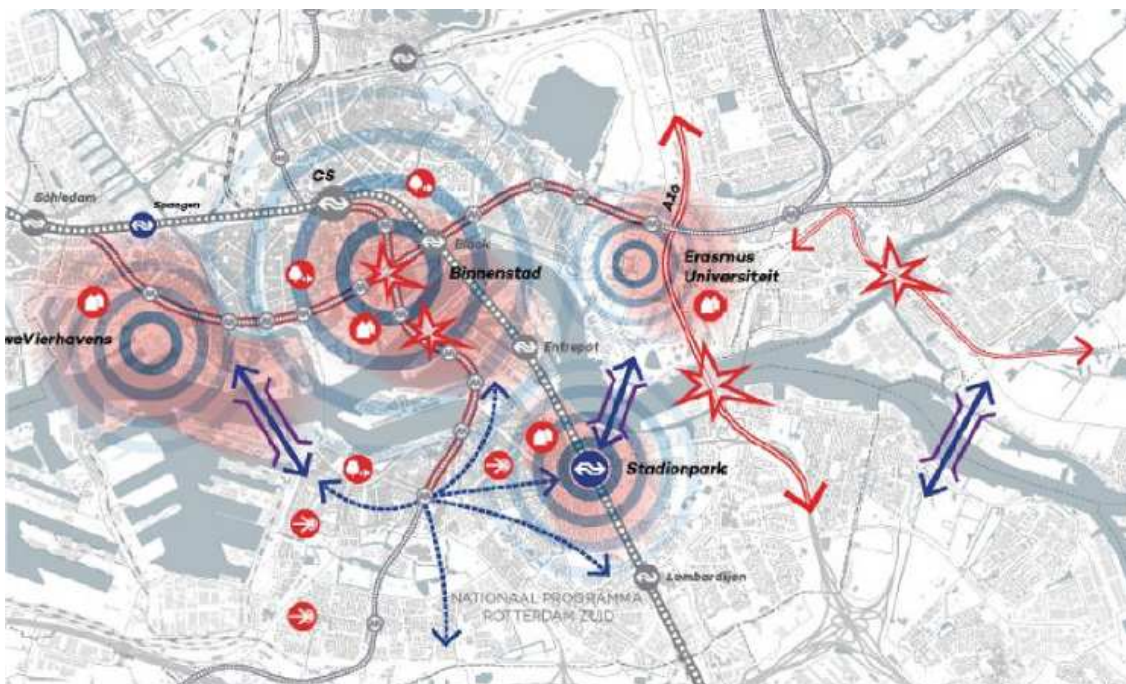
MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam, inclusief benuttingspakket

Aanleiding	: Gebiedsprogramma MIRT, OV plan Rotterdam 2040
Top-eis	: Kansen voor mensen, Concurrerende Economie, CO2 reductie
Thema	: Verstedelijking, Reistijdverkorting, Capaciteitsvergroting
Fase:	: Verkenning
Planning	: Verkenning 2020, Realisatie 2024-2028
Investering	: “meest voor de hand liggende variant” is € 640 miljoen inclusief € 43 miljoen korte termijnmaatregelen
Bijdrage MRDH	: Indicatie circa € 100 miljoen
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Rotterdam

Rijk en regio hebben tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) besloten een MIRT-verkenning te starten. Het centrale doel van deze verkenning is het ontwikkelen van een voorkeursalternatief voor de verdere (OV-gerelateerde) verstedelijking van de Rotterdamse regio in combinatie met het oplossen van NMCA-knelpunten op de A16/Van Brienoord- en Algeracorridor en het Rotterdamse OV-netwerk.

De verkenning richt zich op mogelijkheden in het oostelijk deel van de Rotterdamse regio om de (multimodale) bereikbaarheid te verbeteren door o.a. het realiseren van een extra oeververbinding. Andere zaken die in de verkenning worden meegenomen zijn de kansen voor verstedelijking en toplocaties, kansen voor mensen in met name Rotterdam Zuid en de stedelijke leefkwaliteit. Concrete onderzoekpunten zijn het benuttingspakket voor de Algeracorridor, de mogelijkheden voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in de Maastunnel en maatregelen op de A16 ten zuiden van de Brienoord. De meest voor de hand liggende variant bestaat uit een multimodale oeververbinding, een HOV-verbinding Kralingse Zoom-Zuidplein, een nieuw station Stadionpark en het nemen van maatregelen op de A16.

De MIRT verkenning is gericht op de nadere uitwerking van bereikbaarheidsmaatregelen om vervolgens te komen tot een voorkeursalternatief en besluitvorming daarover. De verwachte doorlooptijd van de MIRT verkenning Oeververbinding regio Rotterdam is ca. 1,5 tot 2 jaar, dus tot eind 2020. Rijk en regio hebben samen € 480 miljoen euro gereserveerd voor deze maatregelen.



Werkplaats Metropolitaan OV, verstedelijking en economie

Aanleiding	: Gebiedsprogramma MIRT, Verstedelijkingsalliantie
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel, Concurrenrende economie
Thema	: Reistijdverkorting, Capaciteitsvergroting
Fase	: Verkenning
Planning	: Producten in 2019 en 2020
Investering	: Viersporigheid Delft-Schiedam geschat op € 500 miljoen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Ondersteunen als een van de partners in het gebiedsprogramma MIRT

Het doel van de Werkplaats Metropolitaan OV is vanuit breed inzicht in de maatschappelijke kosten en baten te komen tot een adaptieve ontwikkelstrategie voor het Metropolitaan OV in combinatie met (afspraken over) verstedelijking en economische ontwikkeling. Daarbij worden de verschillende elementen in samenhang uitgewerkt zoals het verbeteren van de robuustheid van het OV-systeem, snellere verbindingen, frequentieverhogingen, meerwaarde van meer stations/haltes, goede aansluitingen, afstemming tussen stedelijk, regionaal en nationaal OV (inclusief last mile) en het optimaliseren van de aansturing en exploitatie.

De ontwikkelstrategie richt zich zowel op de uitwerking van de lange termijn ambitie als op korte termijn maatregelen OV, en doet aanbevelingen voor het verbinden van lange en korte termijn. De ontwikkelstrategie moet onzekerheden, afhankelijkheden en beslismomenten in de schaa sprong OV inzichtelijk maken en handelingsperspectief bieden aan ambtenaren en bestuurders. Er worden in ieder geval strategieën ontwikkeld voor het om gaan met onzekerheden op het gebied van ruimte en verstedelijking, innovatieve vervoeroplossingen en budgettaire kaders.

De ontwikkelstrategie richt zich op de toekomst van de Oude Lijn (de spoorlijn Leiden – Den Haag – Delft – Rotterdam- Dordrecht), de E-lijn en andere belangrijke regionale lijnen zoals de Konings- en Leijenburgcorridor in Den Haag en het metronetwerk in Rotterdam. De ideeën voor verdere ontwikkeling van de Oude Lijn tot 2040 bevat als elementen frequentie, stations, technische varianten, fasering, bekostigingsopties. De vraagstukken omtrent viersporigheid Delft-zuid-Schiedam en circa vijf nieuwe stations (Stadionpark, entrepot, van Nelle, Kethel, Rijswijk Zuid) maken hier deel van uit. Deze ideeën zijn ook input voor het landelijke Toekomstbeeld OV.

MIRT Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland

Aanleiding	: Gebiedsprogramma MIRT
Top-eis	: Concurrerende economie/netwerkeis wegennet
Thema	: Betrouwbaarheid
Fase	: Verkenning
Planning	: Besluit over mobiliteitsopgaven in het BO MIRT van najaar 2019.
Investing	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Meedenkend en meefinancierend aan onderzoek

De 'Integrale gebiedsuitwerking ruimtelijke en logistieke invulling Greenport 3.0 Westland' richt zich op de ruimtelijk-logistieke aspecten die de netwerkkracht versterken van de Greenports in samenhang met de mainports Rotterdam en Schiphol. De gebiedsuitwerking is nodig om te kunnen bepalen wat de opgaven zijn voor de bereikbaarheid van het glastuingebied in 2030-2040. Er wordt gebruik gemaakt van de toekomstbeelden van de Rotterdamse haven en de toekomstbeelden van het foodcluster in de Waal-Eemhaven, met als onderdeel de Coolport.

Dit moet leiden tot een voorstel voor een adaptieve aanpak van de bereikbaarheid in het Westland, met voorstellen voor bekostiging en afspraken tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstututen. De gebiedsuitwerking wordt opgesteld in samenwerking met Hoogheemraadschap van Delfland, het Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Midden-Delfland, MRDH, gemeente Westland, Rijk (BZK, EZK, I&W) en de provincie Zuid-Holland.

Er wordt gewerkt aan drie producten:

1. De integrale scenario's of toekomstbeelden van de ontwikkeling van het gebied in relatie met Mainports en andere Greenports in 2030-2040;
2. Daaruit naar voren komende opgaven voor m.n. bereikbaarheid van het gebied;
3. Maatregelen voor de Korte Termijn Aanpak ter verbetering van de bereikbaarheid.

In 2019 zullen de resultaten, de maatregelen, de bekostiging en de afspraken tussen partijen worden opgesteld.



MIRT Gebiedsuitwerking Voorne-Putten

Aanleiding	: Gebiedsprogramma MIRT
Top-eis	: Concurrerende economie (betrouwbaarheid), netwerkeisen weg
Thema	: Reistijdverbetering, Verhogen betrouwbaarheid
Fase	: Verkenning
Planning	: Verkenning gereed eerste kwartaal 2019
Investing	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever

De gebiedsuitwerking heeft als doel ‘het voor de korte, middellange en lange termijn verkennen van oplossingen en/of maatregelpakketten ter verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten, mede in relatie tot verstedelijkingsafspraken, ontwikkeling van de haven van Rotterdam en het goederenvervoer alsmede overige ruimtelijke en economische ontwikkelingen in dit gebied’.

In november 2018 wordt de probleemanalyse afgerond en wordt bepaald welke oplossingen en/of maatregelpakketten onderzocht moeten worden op hun doelbereik.

De afronding van de gebiedsuitwerking is voorzien eind maart 2019. De resultaten van de gebiedsuitwerking inclusief beoogde vervolgstappen zullen, als onderdeel van het Gebiedsprogramma, voorgelegd worden in het BO MIRT van het najaar 2019.



MIRT: Gebiedsuitwerking Zoetermeer – Rotterdam – Den Haag

Aanleiding	: Gebiedsprogramma MIRT, OV-studie Zoetermeer/middengebied
Top-eis	: Kansen voor mensen
Thema	: Reistijdverkorting, capaciteitsvergroting
Planning	: Verkenning gereed 2019
Investing	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Ondersteuning Zoetermeer als trekker in samenwerking met vervoerders

De Gebiedsuitwerking richt zich op een gezamenlijke uitwerking van mogelijke maatregelen in of ten gunste van het onderzoeksgebied die bijdragen aan een samenhangend multimodaal en duurzaam mobiliteitssysteem in de Zuidelijke Randstad met vanzelfsprekend de afstemming van de verstedelijking en mobiliteit. Voor deze studie wordt onderscheid gemaakt tussen het focusgebied en het invloedsgebied. De Gebiedsuitwerking wordt opgesteld voor het focusgebied dat bestaat uit de gemeenten die binnen de driehoek Zoetermeer-Rotterdam-Den Haag vallen. Om ook de relevante vervoerstromen naar en van het focusgebied in het onderzoek te betrekken wordt daarbij een ruimer invloedsgebied betrokken: de vierhoek Leiden-Gouda-Rotterdam-Den Haag. De agglomeratiekracht van het focusgebied wordt immers mede bepaald door de vervoerstromen van en naar het invloedsgebied.

Uit de voorgaande netwerkverkenning middengebied zijn drie verbindingen geselecteerd die de grootste bijdrage aan het verbeteren van de agglomeratiekracht leveren en tegelijkertijd voldoende reizigers trekken om rendabel te zijn. In de gebiedsuitwerking worden deze nader onderzocht en onderbouwd:

- de ZoRo-lijn heeft als lightrail potentie, met name in de relatie met Rotterdam CS;
- de Goudse Lijn, dat is de spoorlijn tussen Gouda en Den Haag Centraal, biedt kansen om beter te benutten in relatie met het ontlasten van het samenloopdeel van RandstadRail tussen Laan van NOI en Leidschenveen en met het verbeteren van de verbinding met Rotterdam, Binckhorst, Den Haag Centrum, Internationale Zone en Scheveningen.

In deze gebiedsuitwerking zullen verschillende (sub)varianten en netwerkopties meer gedetailleerd en in samenhang met het overige netwerk en stedenbouwkundige invulling worden gegeven. De uitwerking richt zich op de mogelijkheden van het verkorten van reistijden en het vergroten van de vervoerscapaciteit.

OV ontwikkelingen Oeververbindingen Rotterdam tot 2030

Aanleiding	: Gebiedsprogramma MIRT, OV plan Rotterdam 2040, pre-verkenning oeververbindingen Rotterdam/Korte Termijn Aanpak
Top-eis	: Kansen voor mensen, Concurrerende economie, Efficiënt en rendabel
Thema	: Reistijdverkorting, Capaciteitsvergroting
Fase	: Verkenning
Planning	: Verkenning 2019, Planstudie 2019/2020, Realisatie in periode 2020-2025
Investing	: € 45 miljoen en KTA € 3,5 miljoen (benuttingspakket MIRT- verkenning Oeververbinding)
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met RET en Rotterdam

Het verbeteren van de OV-verbindingen via de bestaande Rotterdamse oeververbindingen waar op middellange termijn een meer hoogwaardige OV kwaliteit kan worden gerealiseerd. Daarmee worden (toekomstige) capaciteitsknelpunten in het huidige binnenstedelijk OV-systeem verminderd. Er kan een bijdrage geleverd worden aan de verstedelijkingsopgave en het mitigeren van vervoersarmoede in Rotterdam-zuid (laag aantal banen binnen 45 minuten in bereik). De verkenning gaat concreet om het verbeteren van de bestaande busverbinding door de Maastunnel en een mogelijk nieuwe busverbinding Stadionpark-Rotterdam Centraal via de Willemsbrug. Uit de OV-visie Rotterdam blijkt dat er een vervoerpotentieel is voor in ieder geval een HOV-bus. Het gaat hier vooral om doorstroommaatregelen die het versnellen en betrouwbaar maken de OV lijnen mogelijk maakt.

Aanpassingen infrastructuur ten behoeve van nieuwe trams Den Haag (tram 2024)

Aanleiding	: OV Plan Den Haag schaa sprong 2040, Gebiedsprogramma MIRT, Kadernota OV, Beheer en Onderhoud OV-materieel
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Verkenning
Planning	: Verkenning/Planstudie gereed in 2020, realisatie rond 2024
Investering	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

Modernisering traminfrastructuur inclusief remises ten behoeve van het kunnen laten rijden van nieuwe trams op lijn 1, 6, 10 en 12, als 'window of opportunity' om de verbeterdoelen in het OV van Den Haag en omgeving te bereiken: kortere reistijden, meer capaciteit, betere toegankelijkheid.



Frequentieverhoging E-lijn en RandstadRail lijnen 3 en 4

Aanleiding	: OV Plan Den Haag schaa sprong 2040, OV Plan Rotterdam 2040, Netwerkvisie Randstadrail, Gebiedsprogramma MIRT
Top-eis	: Kansen voor mensen
Thema	: Capaciteitsvergroting
Fase	: Verkenning
Planning	: Planstudie in 2020, eventuele realisatie 2028
Investering	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met RET, HTM en vijf gemeenten

Het doel van de frequentieverhoging is het vergroten van de capaciteit op de E-lijn om de verwachte reizigersgroei van meer dan 5% per jaar op te vangen. Tegelijkertijd moet het leiden tot een substantiële reistijdverkort ing tussen Den Haag-Rotterdam en Zoetermeer-Rotterdam. Hierbij zijn nog meerdere oplossingsrichtingen mogelijk waarbij in de verkenning onderzocht wordt of de frequentie richting Den Haag of Zoetermeer verhoogd moet worden en afgewogen dient te worden of beschikbare capaciteit wordt benut voor frequentieverhoging van de E-lijn of RandstadRail lijnen 3 en 4.



OV ontwikkelingen

Aanleiding	: Kadernota OV, OV plan Rotterdam 2040, OV visie Den Haag, OV studie Zoetermeer/middengebied
Top-eis	: Kansen voor mensen
Thema	: Reistijdverkorting, efficiënt en rendabel
Fase	: Verkenning
Planning	: De drie separate verkenningen zijn in 2019 gereed
Investering	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met gemeenten en vervoerders

De MRDH verkent in diverse gebieden de mogelijkheden om het netwerk van het openbaar vervoer te versterken. Deze verkenningen gaan in overleg met de betrokken gemeenten en met de vervoerders. In 2019 worden de resultaten van de verkenningen met een advies per verkenning ter besluitvorming voorgelegd.

Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden

De MRDH verkent met de gemeente Ridderkerk de mogelijkheden om het OV netwerk in de zuidoosthoek van MRDH op te waarderen tot hoogwaardig OV.

Den Haag zuidwest, Westland, Rijswijk Delft

De MRDH verkent samen met de gemeenten Den Haag, Rijswijk, Delft en Westland en met de HTM de toekomstige mogelijkheden en van het OV netwerk in dit gebied. Met name een OV ontsluiting tussen de verdichtingslocatie Den Haag Zuid-West en de spoorlijn Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam-Dordrecht is een opgave. Deze verkenning vloeit voort uit de Schaalsprong OV Den Haag. Daarnaast richt deze verkenning zich op de wijzigingen in de infrastructuur waar de huidige verbindingen tussen het Westland en Delft ziekenhuis en het spoor Den Haag- Delft lopen.

Rotterdam-Alexander-Delft

De MRDH verkent samen met de gemeenten Rotterdam, Lansingerland, Delft, en met de RET het aanpassen en verbeteren van het OV netwerk rond het gebied van de nieuw te realiseren A16 Rotterdam en het verbeteren van de OV verbinding Delft – Rotterdam The Hague Airport – Rotterdam Alexander. De openstelling van de A16 Rotterdam is nu gepland in 2024.

Verkenning Schaalsprong metropolitaan OV 2025-2040

Aanleiding	: Werkplaats Metropolitaan OV
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen, efficiënt en rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting; verkorting reistijd
Fase	: Verkenning
Planning	: Verkenning gereed 2020
Investing	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
RoI MRDH	: Trekker

Het openbaar vervoer in Rotterdam en Den Haag kent een goede oppervlakte dekking. Het voldoet momenteel goed voor stedelijke verplaatsingen, maar is wel traag. Met de voorziene inwonersaanwas en de ambitie om de reisafstand tussen wonen en werken binnen de regio te beperken tot drie kwartier, is een verkenning gemaakt van te nemen maatregelen voor de OV-infrastructuur. 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.

De zuidelijke Randstad groeit tot 2040 met circa 160.000 nieuwe woningen die langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Rotterdam-Dordrecht) en het metropolitaan OV worden gebouwd. De belangrijkste economische toplocaties liggen hier eveneens langs. Een prognose is dat het OV-gebruik jaarlijks met gemiddeld 3% groeit wat gelijk is aan een verdubbeling in 2040 ten opzichte van 2017. Tot 2030 past het nog, maar daarna dreigt er onvoldoende capaciteit in centraal Rotterdam, Den Haag, op de E-lijn, het samenloopdeel en op de spoorlijn Den Haag-Leiden.

De start van de verkenning Schaalsprong metropolitaan OV 2025 – 2040 is na vaststelling van het eindproduct van de werkplaats Metropolitaan OV, voorzien medio 2019. Het doel is om de verschillende onderdelen zoals de Koningscorridor, de Leyenburgcorridor, de capaciteit van de metro en de sprong naar een automatische Metro (innovatie), HOV Rotterdam-Zuid en de HOV verbinding Rotterdam-Zoetermeer verder uit te werken in de vorm van een planstudie per project. Als dat leidt tot voorstellen voor uitbreiding van het areaal en een intensievere benutting van de infrastructuur, dan is er meer budget nodig is voor exploitatie, beheer en onderhoud. De dekking daarvan moet een integrale opgave zijn van de verkenningen en planstudies.

Slim en schoon naar Scheveningen

Aanleiding	: OV plan schaa sprong Den Haag 2040
Top-eis	: kwaliteit van plekken, verkorten reistijd
Thema	:
Fase	: Verkenning
Planning	: realisatie tot 2024
Investering	: € 30 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 5 miljoen
Rol MRDH	: ondersteunen Den Haag, HTM, NS

Programma met de gemeente Den Haag, HTM, NS en MRDH gericht op nieuwe en duurzame vervoersoplossingen met OV, fiets, auto tussen Den Haag centraal en Scheveningen. Maatregelen zoals stranddagfrequentie trams, verkorten reistijd, marketingcampagnes, parkeerzoeksystemen, verkeerscirculatie.

Knooppunt Delft Zuid

Aanleiding	: UAB, 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid
Top-eis	: bereikbaarheid van economische toplocaties, kwaliteit van plekken
Thema	: ketenmobiliteit
Fase	: Realisatie (ProRail), Planstudie (MRDH)
Planning	: Uitvoering in samenhang spoorverdubbeling, 2020-2022
Investering	: nog niet bekend
Bijdrage MRDH	: subsidie voor regionaal deel knooppunt ontwikkeling
RoI MRDH	: begeleiding integrale planvorming, subsidieverlening

In het kader van PHS wordt viersporigheid van Rijswijk naar Delft Zuid gerealiseerd. Er wordt een nieuw stationsgebouw voorzien en een nieuwe fietsverbinding onder het spoor. De benaming van het station verandert in Delft Campus. ProRail is reeds begonnen met de voorbereiding van de realisatie; over de inbreng van de MRDH is nog geen besluit genomen.

In de omgeving speelt de doorontwikkeling van de Campus TU/Technopolis met ca. 4.000 extra arbeidsplaatsen. Er worden ca. 7.000 woningen voorzien binnen het invloedgebied van het nieuwe station. Dit alles geeft aanleiding om in samenhang met deze ruimtelijke ontwikkelingen de inrichting van de stationsomgeving goed in te richten en de ontsluiting naar de Campus adequaat te organiseren.

Campus Delft is een van de economische toplocaties in de MRDH. Vanwege de specifieke ligging is de ov-bereikbaarheid niet optimaal. Dit nieuwe station, dat net buiten loopafstand van de Campus ligt, biedt kansen om de natransportmogelijkheden vanaf het station naar de campus nieuwe impulsen te geven.



Indien de subsidie beperkt is, zal dit onder het programma Kleine projecten worden opgenomen.

4.2 Planstudies

Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid

Aanleiding	: OV Plan Den Haag schaa sprong 2040, Netwerkvisie RandstadRail
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen
Thema	: Capaciteitsvergroting
Fase	: Planstudie
Planning	: Uitvoering 2019 -2021
Investering	: € 10 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 10 miljoen (reeds opgenomen in begroting 2019)
Rol MRDH	: Trekker

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. Het gaat specifiek om het baanvak Laan van NOI – Voorburg 't Loo –Leidschendam-Voorburg – Den Haag Forepark. Hier rijden metro's van de E-lijn en licht-railtrams lijn 3 en lijn 4 gezamenlijk in een hoge frequentie over hetzelfde spoor.



Op termijn is er vanwege de groei van het aantal passagiers een frequentieverhoging nodig van 18 naar 24 trams per uur tussen Den Haag en Zoetermeer; voor de richting Rotterdam zijn de 6 metro's per uur vooralsnog voldoende.

Voor het verhogen van de frequentie op het samenloopdeel moet de dienstregeling en de spoorbeveiliging worden aangepast, en tevens moet het mogelijk worden om trams en metro's gelijktijdig te laten halteren op enkele van de haltes. De storingsgevoeligheid moet lager worden door kleine inframaatregelen en operationele maatregelen bij de vervoerders en de beheerder.

Het samenloopdeel is erkend als een OV-knelpunt in de door het Rijk uitgevoerde capaciteitsanalyse NMCA. Het Rijk is daarom bereid om financieel bij te dragen via de Korte Termijn Aanpak.

Treinsporen station Schiedam centrum

Aanleiding	: Programma Hoogfrequent Spoor, Gebiedsprogramma MIRT, Toekomstbeeld OV/Verstedelijking
Top-eis	: Niet direct; wel lange termijn concurrerende economie, kansen voor mensen, CO2-reductie
Thema	: Capaciteitsvergroting
Fase	: Planstudie
Planning	: Uitwerking in 2019, Realisatie in 2025
Investering	: Maximaal € 40 miljoen
Bijdrage MRDH	: Maximaal € 20 miljoen voor regionale partijen
Rol MRDH	: Ondersteunen IenW en ProRail

Dit project betreft de modificatie van vrijvallende treinsporen door de ombouw Hoekse Lijn. Rijk en regio hebben afgesproken, gelet op de positieve tussenresultaten van de studie naar de aanpassing van de spoorconfiguratie van het emplacement Schiedam de volgende stap te zetten en door te gaan met het tweede deel van de ontwerpopdracht tot het niveau van het realisatiebesluit.



Met (een MRDH-bijdrage aan) de werkzaamheden wordt beoogd:

- meer robuustheid te creëren op de sporen tussen Den Haag en Rotterdam door een hogere treinfrequentie per 2025;
- behoud van de Intercity-status van station Schiedam Centrum;
- 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.

Randvoorwaarde is dat Rijk en regio de kosten gezamenlijk dragen op basis van 50/50 en een maximum van € 40 miljoen exclusief BTW. Indien de kosten bij het nemen van het realisatiebesluit hoger zijn, wordt er opnieuw over de financiering van het extra bedrag gesproken. De MRDH heeft voor dit project een bedrag van € 7,5 miljoen gereserveerd.

4.3 Uitwerkingen

A4 Passage Poorten en Inprikkers

Aanleiding	: MIRT Verkenning Haaglanden
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	: Planstudie
Planning	: Planuitwerkingsfase gereed in 2019
Investering	: € 248 mln Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012)
Bijdrage MRDH	: € 23 mln. (o.b.v. bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan en besluit Prinses Beatrixlaan van 30 januari 2019)
Rol MRDH	: Subsidieverlener

Op 12 november 2012 hebben het Rijk, provincie Zuid-Holland (PZH) en het Stadsgewest Haaglanden (met als rechtsopvolger de MRDH) het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' getekend. Daarin zijn afspraken gemaakt over de realisatie en financiering van een samenhangend pakket aan infrastructuurprojecten die de bereikbaarheid van de Haagse regio moet verbeteren. Deze projecten zijn 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. De deelprojecten betreffen:

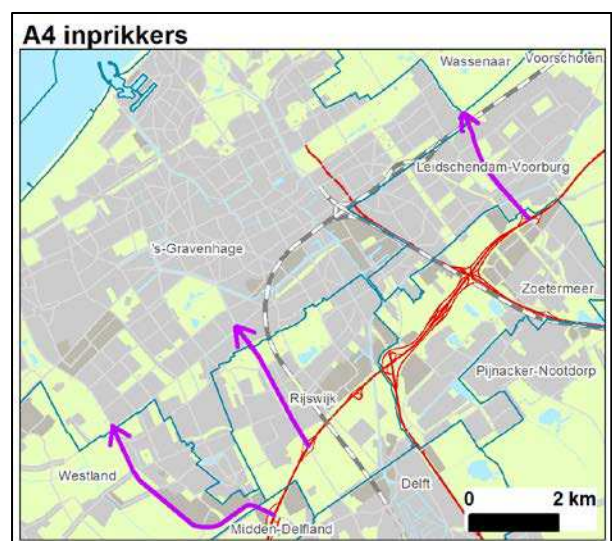
- A4 Passage (RWS)
- N14 (RWS)
- N211 Wippolderlaan (provincie Zuid-Holland)
- Kruising Erasmusweg/Lozerlaan (Den Haag-provincie Zuid-Holland)
- Prinses Beatrixlaan (Rijswijk)

Het ministerie van IenW betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief het vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen Beatrixlaan en Den Hoorn en aanpassingen aan de N14. De provincie Zuid-Holland neemt maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute. Realisatie vindt plaats voor 2020.

De MRDH, de gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg.

Voor de Prinses Beatrixlaan is een alternatief voorstel uitgewerkt waar de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit over heeft genomen.

Alle deelprojecten doorlopen momenteel de planuitwerkingsfase. Op korte termijn wordt de voortgang en planning per deelproject in beeld gebracht.

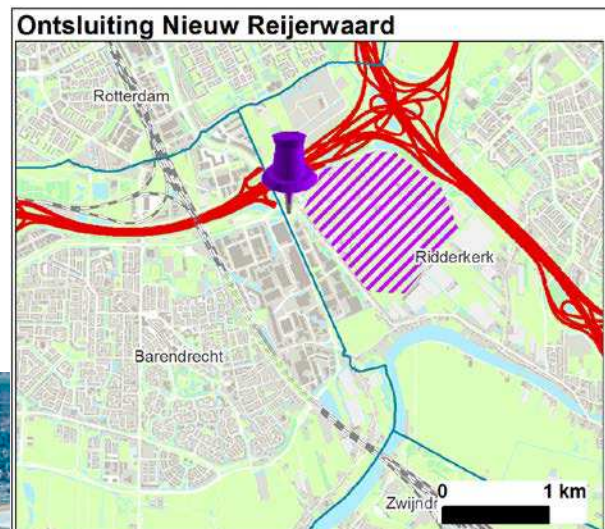


Nieuw Reijerwaard

Aanleiding	: Werklocaties
Top-eis	: --
Thema	: Capaciteitsuitbreiding
Fase	: Uitwerking
Planning	: Realisatie 2020-2022
Investering	:
Bijdrage MRDH	: € 5,25 miljoen
RoI MRDH	: Subsidieverlener

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.

De planuitwerking voor de hoofdontsluiting wordt door Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard uitgevoerd.



Hart van Zuid (Rotterdam)

Aanleiding	:
Top-eis	: --
Thema	:
Fase	: Uitwerking
Planning	: Start 2019, oplevering 2023
Investing	: Niet bekend
Bijdrage MRDH	: € 12 miljoen.
RoI MRDH	: Subsidieverlener

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. 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.



Frequentieverhoging E-Lijn - keerspoor Pijnacker

Aanleiding	: OV Plan Rotterdam 2040, Kadernota
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen
Thema	: Capaciteitsvergroting
Fase	: Uitwerking
Planning	: realisatie 2019-2021
Investering	: € 22,85 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 9,05 miljoen, rest RET
RoI MRDH	: Trekker

Door de toename van het aantal passagiers op de E-lijn, wordt de bezettingsnorm tussen Berkel-Westpolder en Rotterdam CS overschreden. In de ochtendspits zijn extra ritten nodig, maar omdat er geen noodzaak is tot extra capaciteit tussen Pijnacker en Den Haag CS, is een keervoorziening bij Pijnacker-Zuid het meest efficiënt. De benodigde investering voor de keervoorziening inclusief spoorbeveiliging, tractie (stroomvoorziening) en geluidsmaatregelen bij Pijnacker, bedraagt € 22,85 miljoen. De MRDH draagt € 9,05 miljoen bij de RET dekt de resterende middelen.



4.4 Realisatie

H6-weg (Hoek van Holland)

Aanleiding	:
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed in 2020
Investering	: € 17,7 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 8,6
Rol MRDH	: Subsidieverlener

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 is € 8,6 miljoen.

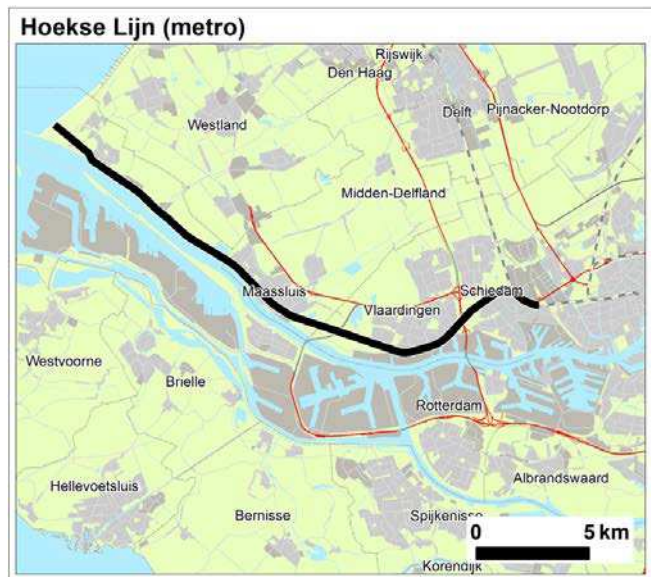


Hoekse Lijn (Noordoever van de Maas)

Aanleiding	: Kadernota OV
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Uitvoering
Planning	: Ombouw gereed in 2019, 2021 realisatie verlenging tot strand
Investering	: € 466,3 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 403,8 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener aan gemeente Rotterdam

Het project Hoekse Lijn omvat de ombouw van het bestaande tracé tussen Schiedam en Hoek van Holland van een gewone spoorlijn naar een moderne metro. Aan het einde van de lijn, in Hoek van Holland, wordt een kilometer nieuw spoor aangelegd met een nieuw station 'Hoek van Holland Strand'.

In Schiedam sluit de Hoekse Lijn aan op metrolijn B naar Nesselande. Door de koppeling aan het Rotterdamse metronet wordt het hart van Rotterdam via de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis verbonden met het strand van Hoek van Holland. Na de ombouw stijgt naar verwachting het aantal reizigers op de Hoekse Lijn met circa 40%. De maximale bijdrage van de MRDH is € 403,8 miljoen, inclusief reservering voor toekomstige indexatie en inclusief de eigen gemaakte kosten ad € 15 miljoen.



Tramlijn 19 Delft

Aanleiding	: Kadernota OV
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Uitvoering
Planning	: Medio tot eind 2020 realisatie in TU-wijk gereed
Investering	: € 47,6 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 38,4 miljoen
RoI MRDH	: Opdrachtgever

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.

Na realisatie van de Sebastiaansbrug kan aansluiting plaatsvinden op het al aangelegde tramspoor in de TU-campus in Delft.



Sint Sebastiaansbrug te Delft

Aanleiding	: Kadernota OV
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Uitvoering
Planning	: Brug gereed Q1 2020
Investing	: € 26,4 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 7,0 miljoen, PZH € 9,4 miljoen en Delft € 10,0 miljoen
RoI MRDH	: Opdrachtgever

De nieuwe Sint Sebastiaansbrug vervangt de huidige brug. De nieuwe brug zorgt voor een veilige en vlotte verbinding tussen het centrum en de TU-wijk.

De huidige brug is in slechte staat en vertoont scheuren. De brug is daardoor ook niet geschikt voor de aanleg van de trambaan voor tramlijn 19, die naar TU Delft Campus gaat rijden. De nieuwe brug wordt een basculebrug op dezelfde locatie als de huidige brug en krijgt net als de oude brug een doorvaarthoogte van 4,5 meter.

Gemotoriseerd verkeer beschikt op de nieuwe brug over twee keer één rijstrook. Voor het openbaar vervoer zijn twee rijstroken beschikbaar voor tram en bus, in de zijligging aan de oostzijde van de brug. Aan beide zijden komen vrijliggende voet- en fietspaden.



Knooppunt Alexander Rotterdam

Aanleiding	:
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Uitvoering
Planning	: Gereed 2020
Investering	: € 12 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 7,71 miljoen
RoI MRDH	: Subsidieverlener

Het knooppunt Alexander is niet optimaal vormgegeven. Hierdoor kiezen potentiële OV-reizigers voor de auto waarmee het wegennet onnodig belast wordt. Het station heeft krappe in- uitgangen naar de metro en trein, de uitstraling van de stationshal en de sociale veiligheid zijn slecht, de aansluiting op de openbare ruimte is niet prettig en de overstap van metro naar trein is onveilig.

Met de opwaardering zal de reiziger centraal staan. Er komt een integratie van het metro- en treinstation tot één gebouw met korte overstapmogelijkheden. Het treinperron (richting centrum) wordt met een bypass over het treinspoor kortgesloten met het metroperron richting centrum. Hierdoor hoeft de grote stroom reizigers die deze overstap maakt, het metrospoor niet meer gelijkvloers te kruisen.

Het OV-knooppunt wordt transparant, herkenbaar, toegankelijk, sociaal veilig en levendig. De herkenbaarheid van de oostelijke entree van de treinperrons wordt vergroot waarbij de aansluiting op het openbaar gebied verbetert. Het nieuwe stationsgebouw wordt ingebed in de directe omgeving en de openbare ruimte. Er komen goede aansluitingen op andere ketenvoorzieningen zoals de bus, fiets, P+R en te voet.



Vanwege problemen met en door de aannemer loopt het project vertraging op, zodat de oplevering op zijn vroegst einde 2019 is.

Station Lansingerland –Zoetermeer (BleiZo)

Aanleiding	:
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Uitvoering
Planning	: Gereed 2019
Investering	: € 71 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 62,3 miljoen
RoI MRDH	: Subsidieverlener aan Zoetermeer

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 oplevering voorzien we mei 2019. De maximale bijdrage van de MRDH bedraagt € 56,8 miljoen. Daarnaast betaalt de MRDH een eenmalig bedrag van ruim € 5,5 miljoen aan de NS inzake haltering.



Tramlijn 1 Scheveningen-Delft, no-regrets

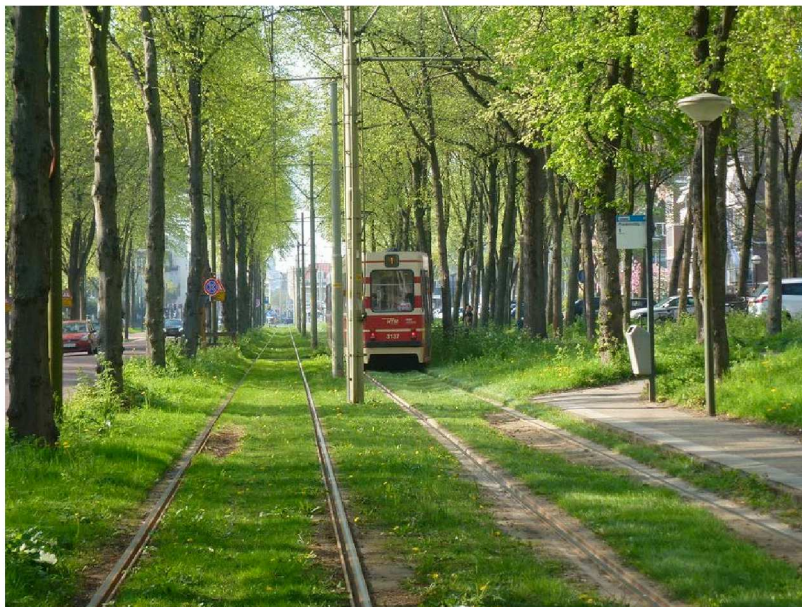
Aanleiding	:
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Uitvoering
Planning	: Gereed 2024
Investering	: € 25,5 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 14,5 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener aan HTM en gemeente Den Haag

Tramlijn 1 verbindt de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Delft en moet voor 2024 geschikt zijn 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 van de lijn, de samenhang met het eerder beschreven programma tram 2024, maar ook vanwege een beperkt beschikbaar budget, worden alleen de no-regret maatregelen voorzien ad € 25,5 miljoen, waarvan € 11 miljoen door Den Haag en de HTM wordt gebudgetteerd en de resterende € 14,5 miljoen door de MRDH. Dit zijn maatregelen die in elk geval nodig zijn en waar mogelijk gecombineerd worden met groot onderhoud. De locaties zijn de Scheveningseweg inclusief wisselcomplex Teldersweg en tracé Carnegieplein (Den Haag), tracé Gevers Deynootweg (Scheveningen), Duinstraat (Scheveningen), halte Kneuterdijk (Den Haag) en Israëllaan (Delft) en Delftweg (Rijswijk).



Inmiddels is het poerenspoor Scheveningseweg vervangen en de resterende no-regret maatregelen van € 11 miljoen worden in 2019/2020 opgepakt. De gemeente Den Haag en de HTM hebben dekking voor € 7 miljoen en de MRDH € 4 miljoen. Overige maatregelen langs het tracé vergen een nadere uitwerking in het programma Tram 2024.



Rotterdamsebaan (Rijswijk, Den Haag)

Aanleiding	:
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed in 2020
Investering	: € 500 miljoen +
Bijdrage MRDH	: € 497 miljoen (inclusief bijdrage lenW)
Rol MRDH	: Subsidieverlener

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 € 497 miljoen.



Fietsviaduct A4 bij Ypenburg (Den Haag)

Aanleiding	:
Top-eis	:
Thema	:
Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed in 2020
Investering	: € 12 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 8,9 miljoen
RoI MRDH	: Subsidieverlener

Dit fietsviaduct over de A4 vormt de laatste schakel in het zogenoemde Trekvliettracé, een fietsroute tussen Ypenburg en de binnenstad. Het fietsviaduct komt te liggen tussen de opening in de geluidswal langs de A4 aan de kant van Ypenburg in de wijk Bosweide en, aan de andere kant van de rijksweg, het golfterrein Leeuwenbergh.

Wanneer de verbinding over de A4 klaar is, is ook het fietspad dat vanaf het viaduct naar de Westvlietweg gaat lopen klaar. Vanaf de Westvlietweg kunnen fietsers richting Voorburg, Rijswijk en Den Haag Centrum.

Aan de zijkanten van het viaduct worden twee meter hoge windschermen aangebracht om de fietsers beschutting te geven.

Begin 2020 moet het viaduct klaar zijn.



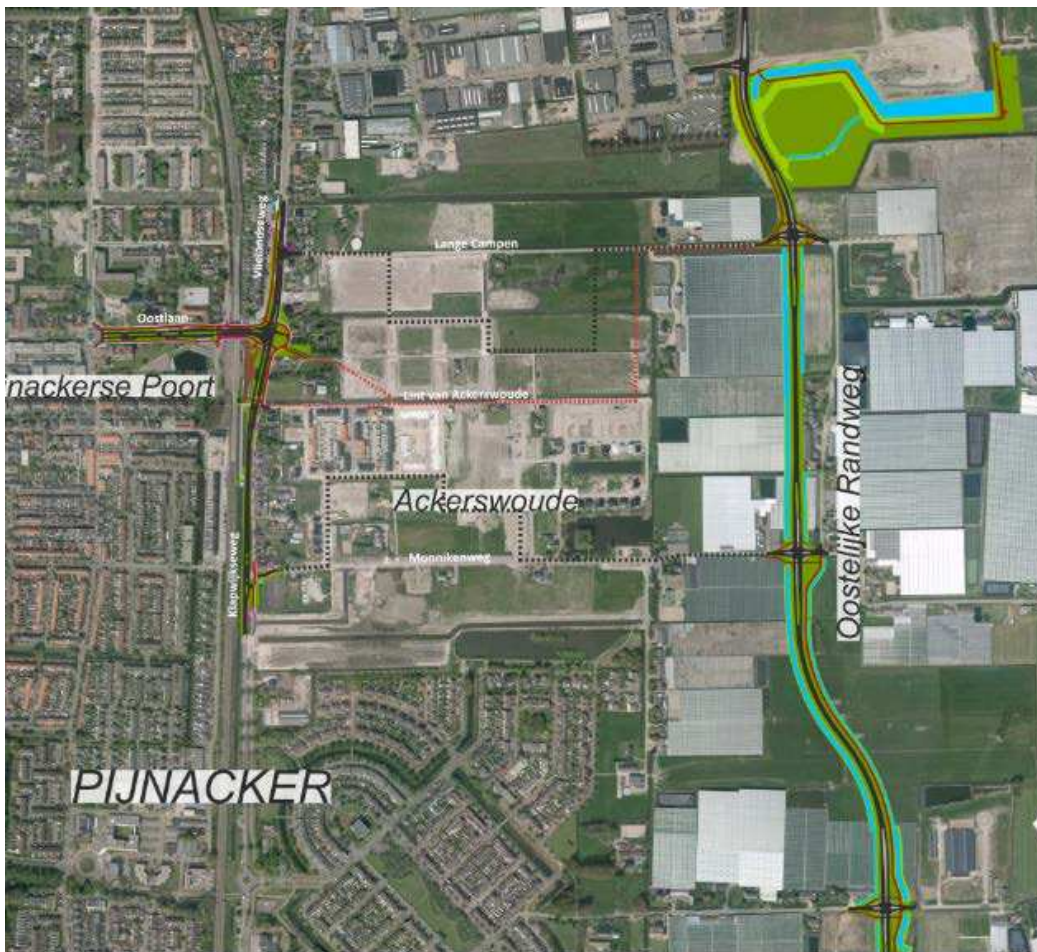
Oostelijke Randweg (Pijnacker)

Aanleiding	:
Top-eis	:
Thema	:
Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed in 2020
Investering	: € 10 miljoen +
Bijdrage MRDH	: € 5,0 miljoen
RoI MRDH	: Subsidieverlener

De Oostelijke randweg is een nieuwe weg tussen de N470 en de Katwijkerlaan. Deze weg biedt een directe toegang naar de ondernemers in het tuinbouwgebied en naar bedrijventerrein De Boezem. Ook kunnen de bewoners van de nieuwe woonwijk Ackerswoude in Pijnacker ervan gebruik maken. De nieuwe weg doorkruist de Hoogseweg, Monnikenweg en Lange Campen en sluit via de Zijdeweg aan op de Katwijkerlaan. Met het doortrekken van de Hoogseweg verbetert de verkeersontsluiting van het glastuinbouwgebied op de nieuwe Oostelijke randweg en wordt o.a. de Monnikenweg ontlast.

Naast de Oostelijke randweg, aan de kant van de N470, komt een ecologische waterberging die bij extreme regenval extra water kan bergen. Daarnaast worden rietlanden, dotterlandschappen en houtwallen aangelegd, waarmee we de ecologische diversiteit vergroten.

Naar verwachting is begin 2020 de gehele weg gereed.



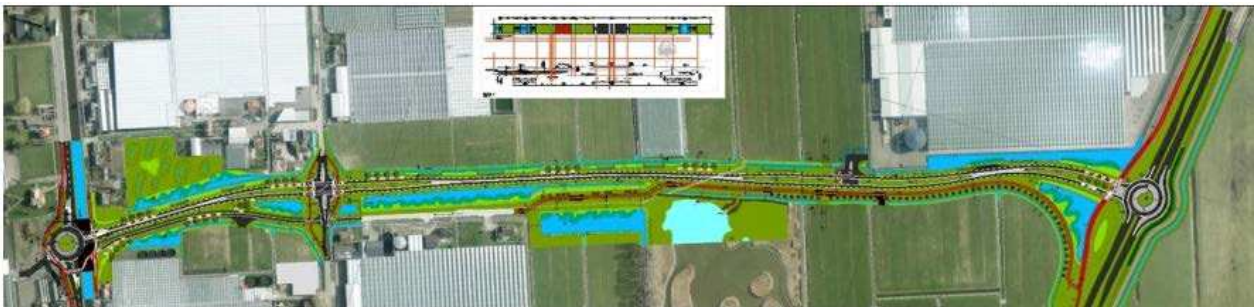
Komkommerweg (Pijnacker)

Top-eis	:
Thema	:
Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed in 2020
Investering	: € 20 miljoen (circa)
Bijdrage MRDH	: € 13,9 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener

De Komkommerweg wordt een nieuwe uitvalsweg voor verkeer van en naar het glastuingebied Pijnacker West. Deze weg ontlast de kernen Pijnacker (Oostlaan) en Delfgauw van (vracht)-verkeer, want de Komkommerweg geeft ook een directe aansluiting voor bedrijven in het achterliggende glastuinbouwgebied. Zo neemt de leefbaarheid en woonkwaliteit toe.

De Komkommerweg wordt met een rotonde aangesloten op de N470. Het fietspad langs de Komkommerweg verbindt straks de fietspaden langs de Delftsestraatweg met het fietspad langs de N470. Het fietspad langs de N470 gaat met een tunnel onder de Komkommerweg door. Zo kunnen fietsers u via het bestaande fietspad langs de N470 zonder belemmeringen van Pijnacker naar Delft en omgekeerd.

De hele weg - inclusief fietspad en fietstunnel - wordt het tweede kwartaal van 2019 opgeleverd.

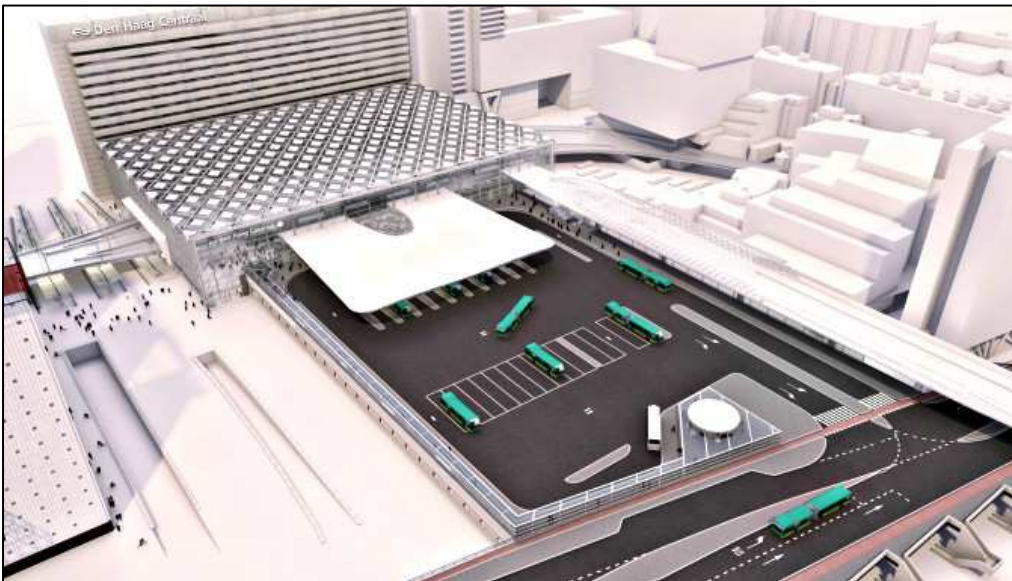


Busplatform Den Haag Centraal

Aanleiding	:
Top-eis	:
Thema	:
Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed in 2020
Investering	: € 16 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 6,7 miljoen
RoI MRDH	: Subsidieverlener

Het busplatform Den Haag Centraal is aan vernieuwing toe. Het wordt opnieuw ingericht en het krijgt een nieuwe overkapping. De inrichting van het busplatform wordt overzichtelijker en de looproutes korter. Het aantal perrons wordt uitgebreid. Het platform krijgt een golvende nieuwe overkapping. Hierdoor stappen reizigers altijd droog in en uit. Ook komt er een 'paviljoen' met voorzieningen voor touringcarreizigers en buschauffeurs.

De instaphaltes draaien een kwartslag ten opzichte van de huidige situatie en liggen vlak voor de wachtruimte. Zo zien reizigers vanuit de wachtruimte in de stationshal de voorkant van de bussen. Reizigers krijgen via digitale schermen informatie op maat over lijnnummer, richting en vertrektijden. De reiziger steekt pas over naar het instapperron als de bus wordt aangekondigd op het scherm. De bus rijdt dan binnen korte tijd naar het instapperron. De uitstaphaltes komen aan de zijde van de Anna van Buerenstraat. Er komen aparte perrons voor de bussen die enige tijd moeten wachten voordat de volgende rit begint.



Aannemer KWS Infra startte in juli 2018 met de vernieuwing van het busplatform. Eerst is het voetgangersgebied onder de HSE (Haags Startstation Erasmuslijn) aan de beurt. Ook wordt er een windscherm geplaatst aan de kant van het Anna van Buerenplein. Als dit klaar is, worden de bestaande overkapping gesloopt, nieuwe haltes aangelegd en een nieuwe overkapping gemaakt. Als laatste komt er een paviljoen. In het paviljoen komt een loket van Eurolines en een wachtruimte voor de buschauffeurs. Reizigers kunnen tijdens de verbouwing gebruik blijven maken van het stads- en streekvervoer.

Fiets/voetgangerstunnel station Delft Zuid

Aanleiding	:
Top-eis	:
Thema	:
Fase	: Realisatie
Planning	: Start uitvoering eind 2019
Investing	: € 8,4 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 7,6 miljoen (inclusief indexering), overig deel gemeente Delft
RoI MRDH	: Subsidieverlener

Met de verdubbeling van de spoorlijn Rijswijk – Delft-Zuid wordt tegelijkertijd het station met de stationsomgeving vernieuwd. Om van de ene kant naar de andere kant van het station te komen, wordt een nieuwe stationstunnel aangelegd. Deze verbindt niet alleen de twee stationspleinen met elkaar, het is tegelijkertijd een belangrijke schakel in de oost-west fietsroute.

Bij de nieuwe inrichting wordt de gemeente ook verlost van het fietsparkeerprobleem op het viaduct van de Kruithuisweg. De brug wordt nu door veel studenten en medewerkers van de TU gebruikt als overnachtingsplek voor hun rijwiel, waarna ze via een trap het perron oprennen. Die stallingen gaan in de nieuwe situatie naar beneden.



A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

Aanleiding	:
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed in 2024
Investering	: € 1 miljard (circa)
Bijdrage MRDH	: € 64,9 miljoen
Rol MRDH	: Bijdrage aan inpassing

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 heeft in 2017 in totaal € 64,9 miljoen beschikbaar gesteld voor extra maatregelen ten behoeve van een goede inpassing van de weg, waaronder een akoestisch landschap, de tunnel op maaiveld en een recreaduct.



Bijlagen

Bijlage A: Grote projecten

Bijlage B: Kleine projecten

B1: Lopende subsidies kleine projecten

B2: Aanmeldingen 2019 kleine projecten

B3: aanvragen in behandeling per 31 december 2018

Bijlage C: Korte termijn Aanpak (KTA) 2019

Bijlage D: Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM)

Bijlage E: R-net

Bijlage F: ITS-projecten

Bijlage G: Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland

Bijlage H: In 2018 afgeronde projecten

Bijlage I: UAB beleidsuitwerking

Bijlage J: Afkortingen

Bijlage A Grote projecten

Een project is groot als de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 5 miljoen exclusief btw voor OV-projecten en hoger dan € 10 miljoen voor alle andere projecten. In de bijgevoegde lijst zijn zowel lopende beschikkingen als verkenningen en planstudies opgenomen, stand per 31 december 2018. 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 hebben een kasritme dat over meerdere jaren is gepland, waardoor de investeringsruimte in latere jaren beperkt kan worden;
- de investeringen zijn vaak gelabeld aan één gemeente of partij, maar het belang is over het algemeen groter;
- de impact op de investeringsruimte binnen de begroting is groot.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën: FKM = Fiets- en Ketenmobiliteit; VMWS = Verkeersmanagement en Wegenstructuur; OV = Openbaar Vervoer

Proj nr.	Projectnaam	Aanvrager	Cat.	Subsidie	Al betaald	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	NRR (Netwerk RandstadRail)-projecten, excl BleiZo en HSE	MRDH	OV	112.951.671	91.992.903	20.958.768							
	Tailtrack Westvest (*) te Delft	Spoorzone/MRDH	OV	4.700.000	3.942.751	757.249							
	AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer)-projecten, excl BleiZo en HSE	MRDH	OV	109.656.243	80.568.326	22.076.774					7.011.144		
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (exclusief Sebastiaansbrug)	MRDH	OV	51.068.950	34.681.083	5.782.428	6.940.823	3.664.616					
18OMR0451	Tramlijn 19 Sint Sebastiaansbrug (inclusief bijdragen PZH en Delft)	MRDH	OV	26.400.000	8.136.858	15.361.936	2.901.206						
16OZO0027	Vervoersknooppunt Bleizo	Zoetermeer	OV	56.980.000	47.500.000	9.480.000							
16ONS0037	Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)	NS stations	OV	7.713.000	3.856.500	1.928.250	1.928.250						
17ODH0299	Busplatform Den Haag Centraal (BBV)	Den Haag	OV	6.699.000	3.349.500	3.349.500							
SRREO03053	Systeemsprong Sneltramtraject	RET	OV	13.730.000	5.000.000	8.730.000							
18ORE0357	Frequentieverhoging E-lijn	MRDH	OV	9.050.000		2.000.000	3.000.000	4.050.000					
	Hoekse Lijn (**)	Rotterdam	OV	403.884.200	312.608.886	38.431.711	38.431.711	14.411.892					
02ADG001	Rotterdamsebaan	Den Haag	VMWS	496.571.663	230.244.557	118.572.179	102.804.042	44.950.885					
10APP001	Komkommerweg fase 1	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	5.454.987	3.011.757	2.443.230							
14APP001	Komkommerweg fase 2	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	6.668.616	5.997.884	670.732							
18FPN0408	Komkommerweg fase 3 fietstunnel	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	1.811.616		1.811.616							
13APP001	Oostelijke Randweg fase 2	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	5.000.000	3.750.000		1.250.000						
HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	Hellevoetsluis	VMWS	5.450.000	4.360.000	1.090.000							
18WNR0438	Reconstructie IJsselmondse knoop	GR Nieuw Reijerwaard	VMWS	5.250.000			2.625.000	2.625.000					
18WRC0418	H6-weg	Rotterdam	VMWS	8.600.000		4.300.000	4.300.000						
17FDH0226	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	Den Haag	FKM	8.888.500	4.444.250	2.222.125	2.222.125						
18FPR0380	Fietsstunnel station Delft Zuid (incl. indexering)	ProRail	FKM	7.840.000	7.400.000	440.000							
	Stadstram	MRDH	OV	13.720.600	12.111.865	1.100.000	508.735						
	Brandveiligheid metrostations	MRDH	OV	12.000.000	10.000.000	2.000.000							
	Tramlijn 1	MRDH	OV	14.500.000	622.486	6.164.200	5.000.000	2.713.314					
	Samenloop RandstadRail	MRDH	OV	10.000.000		1.000.000	4.000.000	3.000.000	2.000.000				
	Hart van Zuid	Rotterdam	OV	12.000.000		6.000.000		6.000.000					
	Bedieningsovereenkomst station Bleizo (incl. raming indexering)	NS	OV	5.800.000		5.800.000							
	Aansluiting 4-sporigheid Schiedam	MRDH	OV	7.500.000		2.500.000	2.500.000	2.500.000					
	HOV baan naast Rotterdamsebaan	Den Haag	OV	13.400.000						13.400.000			
	A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering, BTW en bijdrage PZH)	Den Haag	VMWS	17.975.206					17.975.206				
	A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering, BTW en bijdrage I&W)	Rijswijk	VMWS	25.338.567					4.900.000		20.438.567		
	Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland (ex aanmeldingen/beschikkingen)	MRDH	VMWS	22.745.455	3.136.870	19.608.585							
	(*) = voorheen onderdeel van NRR (**) = inclusief toekomstige prijspeilcorrecties			1.509.348.274	876.716.476	304.579.283	178.411.892	83.915.707	24.875.206	13.400.000	27.449.711	0	0

Bijlage B1 Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten per 1 januari 2019. De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de MRDH-gemeenten, en vervolgens per andere subsidieontvanger.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Albrandswaard	17VAD0292	Afwaardering Albrandswaardseweg	VV	43.500	04-12-2017
Albrandswaard	18EAL0420	Schoolomgeving Don Boscoschool - Albrandswaard	VV	75.500	24-09-2018
Albrandswaard	18VAL0465	Schoolomgeving Portland - Albrandswaard	VV	18.000	07-01-2019
Totaal Albrandswaard				137.000	
Barendrecht	17FBA0288	Plaatsing fietsvoorzieningen OV-verbinding Carnisselande Barendrecht naar Rotterdam	FKM	61.500	vaststelling
Barendrecht	17EBA0298	Verkeerseducatie Barendrecht 2017	VV	18.500	20-12-2017
Barendrecht	17FBA0291	Snelfietsroute F16 Bedrijventerrein oost	FKM	125.000	23-01-2018
Barendrecht	18VBA0401	Verkeersveiligheid Portlandse Baan	VV	227.500	08-11-2018
Barendrecht	18KBA0441	Herinrichting entree fietsenstalling station Barendrecht	FKM	46.000	11-09-2018
Barendrecht	18PBA0482	P+R NS Station Barendrecht	FKM	128.000	07-02-2019
Barendrecht	18FBA0491	Fietstunnel station Barendrecht	FKM	221.500	07-02-2019
Barendrecht	18EBA0494	Verkeerseducatie 2018 Barendrecht	VV	11.000	30-01-2019
Totaal Barendrecht				839.000	
Brielle	17EBR0213	Risico's van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer (Totally Traffic)	VV	3.000	07-08-2017
Totaal Brielle				3.000	
Capelle aan den IJssel	18VCA0388	Kruisingen en fietspad Rivierweg	VV	446.500	vaststelling
Capelle aan den IJssel	18FCA0392	Fietspad Slotlaan - nieuwe route	FKM	167.500	16-07-2018
Capelle aan den IJssel	18VCA0405	Verbetering verkeersveiligheid scholen Lijstersingel	VV	84.500	16-08-2018
Capelle aan den IJssel	18VCA0424	Schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg - Capelle aan den IJssel	VV	125.000	13-08-2018
Totaal Capelle aan den IJssel				823.500	
Delft	15MDT001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Delft	VMWS	302.920	26-08-2015
Delft	16VDE0153	Herinrichting Julianalaan (westzijde)	VV	39.000	vaststelling
Delft	16ODE0163	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	3.062.111	21-06-2017
Delft	17VDE0257	Kruising St. Jorisweg / Bonairestraat	VV	9.825	06-09-2017
Delft	17FDE0227	3e ondergrondse fietsenstalling CS	FKM	956.750	20-09-2017

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Delft	17VDE0256	Fietskruising Koepoortbrug / Oostsingel	VV	24.000	vaststelling
Delft	17WDE0272	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's	VMWS	272.000	10-10-2017
Delft	17WDE0316	Uitbreiding opstelvakken Schoemakerstraat	VMWS	76.000	vaststelling
Delft	17VDE0345	Fietsstraat Van Foreestweg	FKM	51.000	27-02-2018
Delft	18FDE0358	Fietsstrook Havenstraat tegenrichting	FKM	150.176	23-02-2018
Delft	18VDE0361	Fietsoversteken Voorhofdreef	VV	60.000	03-07-2018
Delft	18VDE0362	Fietspad Buitenwatersloot	FKM	46.000	04-12-2018
Delft	18WDE0372	Verbeteren autobewegwijzering Delft	VMWS	60.000	02-05-2018
Delft	18FDE0378	Fietsstraat Abtwoudseweg en Zuideinde/Hooikade (BBV)	FKM	330.750	03-07-2018
Delft	18MDE0379	Beatrixlaan-Van Foreestweg (BBV)	VMWS	799.000	29-05-2018
Delft	18VDE0452	Verbeteren verkeersveiligheid Zeeheldenbuurt - Jaffalaan	VV	47.000	26-09-2018
Delft	18FDE0464	Fietspad Popta-Mercuriusstraat	FKM	127.000	04-12-2018
Totaal Delft				6.413.532	
Den Haag	12MDG004	DVM Zuidvleugel maatregel 27a1, 27d en 27e	VMWS	1.025.242	26-04-2013
Den Haag	14FDG006	Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren	FKM	2.450.000	08-10-2014
Den Haag	15FDG006	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a)	FKM	1.213.695	20-04-2015
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	1.168.067	18-05-2016
Den Haag	16FDH0033	Toeleitend fietspad fietsviaduct A4 - Westmietweg	FKM	250.000	04-08-2016
Den Haag	16FDH0115	Verbeteren fiets sterroute Scheveningen	FKM	1.385.467	07-12-2016
Den Haag	16KDH0004	Knooppuntontwikkeling DH-CS fietsparkeren Koninging Julianaplein (BB1)	FKM	962.198	21-09-2016
Den Haag	16MDH0034	DVM Verkeerscentrales Den Haag	VMWS	1.147.202	10-08-2016
Den Haag	17PDH0240	P&R Haaglanden (HGL-BBV-005a)	FKM	771.000	08-08-2017
Den Haag	17WDH0346	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Den Haag	VMWS	391.000	17-05-2018
Den Haag	17VDH0347	Kempstraat	VV	228.000	vaststelling
Den Haag	17FDH0353	Fietsvoorzieningen Stationsweg en Wagenstraat (sterfietsroute Rijswijk)	FKM	375.000	13-03-2018
Den Haag	17FDH0354	Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag-Spoorwijk (HGL BBV 006/4)	FKM	189.233	18-06-2018
Den Haag	18FDH0369	Vrijliggend fietspad Madesteinweg	FKM	1.910.000	17-10-2018
Den Haag	18VDH0370	Noordwestelijke hoofdroute Vrijenhoeklaan-Sportlaan	VV	1.213.000	11-07-2018
Den Haag	18VDH0390	Blackspot Gouvenerlaan - Genestetlaan	VV	160.500	09-08-2018
Den Haag	18FDH0412	Fietsvoorzieningen Vlaskamp	VV	626.000	24-09-2018
Den Haag	18VDH0423	Schoolomgevingen 2018 Den Haag	VV	25.500	24-09-2018
Den Haag	18PDN0430	P&R Forepark	FKM	4.386.000	26-09-2018
Den Haag	18VDH0434	Noordwestelijke hoofdroute Segbroeklaan	VV	540.500	04-12-2018
Den Haag	18EDH0447	Verkeerseducatie 2018 Den Haag	VV	160.500	17-12-2019
Den Haag	18VDH0463	Blackspot Hobbemastraat-Paletplein-Vaillantlaan	VV	46.000	21-12-2018
Den Haag	18FDH0471	Fietsvoorzieningen Van Alkemadelaan - Wassenaarseweg	FKM	320.000	04-02-2019
Den Haag	18KDH0487	KTA 6.1 Fietsparkeervoorzieningen bij OV	FKM	124.000	10-12-2018
Den Haag	18VDH0488	Blackspot Erasmusweg-Poeldijkseweg	VV	48.000	04-12-2018
Totaal Den Haag				21.116.103	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Hellevoetsluis	16VHE0172	30 km/uur-zone Bloemen en Plantenbuurt	VV	18.750	08-02-2017
Hellevoetsluis	17VHE0253	subsidie 30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt	VV	11.500	04-12-2017
Hellevoetsluis	18EHE0410	School op SEEF 2018 Hellevoetsluis	VV	7.720	05-10-2018
Totaal Hellevoetsluis				37.970	
Krimpen a/d IJssel	KYKYD03047	Optimaliseren Algeracorridor, monitoring (BB46)	VMWS	27.500	26-10-2015
Krimpen a/d IJssel	18VKR0419	Verbeteren verkeersveiligheid Lekdijk	VV	580.500	21-08-2018
Totaal Krimpen a/d IJssel				608.000	
Lansingerland	LALAV03071	30km/u-zone Pastoor Verburghweg/Noordersingel	VV	31.500	vaststelling
Pijnacker-Nootdorp	17FPN0271	Fietspad Verlengde Hoogseweg (HGL-BBV-006)	FKM	272.342	28-11-2017
Lansingerland	18FLA0421	Verlichting Landscheidingsfietspad	FKM	322.000	20-11-2018
Lansingerland	18VLA0359	Planetenweg/Oostersingel	VV	56.000	11-04-2018
Totaal Lansingerland				681.842	
Leidschendam-Voorburg	16MLV0012	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Leidschendam-Voorburg (BB27f)	VMWS	134.945	02-05-2016
Leidschendam-Voorburg	16VLV0150	Duurzaam Veilig bij herinrichten Rembrandtlaan	VMWS	23.250	17-01-2017
Leidschendam-Voorburg	17FLV0243	Sterroute Voorburg/CBS	FKM	175.042	vaststelling
Leidschendam-Voorburg	17FLV0289	Fietspaden Mgr. Van Steelaan	FKM	40.000	13-03-2018
Leidschendam-Voorburg	17KLV0301	Oversteekplaats Parkweg-Franse Kerkstraat	VV	23.751	vaststelling
Leidschendam-Voorburg	17WLV0317	Verbindingsweg Stompwijk	VMWS	539.500	19-03-2018
Leidschendam-Voorburg	17VLV0331	Herinrichting Nieuwstraat	VV	75.000	30-01-2018
Leidschendam-Voorburg	18DLV0366	iVRI's Leidschendam-Voorburg 5 stuks	VMWS	119.000	03-04-2018
Totaal Leidschendam-Voorburg				1.130.488	
Maassluis	17PMA0235	P+R halte Steendijkpolder en Maassluis West (RTD-BBV-023)	FKM	503.500	15-06-2017
Maassluis	17KMA0236	Fietsstalling halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM	102.000	15-06-2017
Totaal Maassluis				605.500	
Midden-Delfland	08TMD001	Bushaltes Midden-Delfland cluster 1	OV	-	vaststelling
Midden-Delfland	15FMD002	Fietsstraat Beresteyn	FKM	92.500	16-01-2016
Midden-Delfland	16MMD0014	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Midden-Delfland (BB27f)	VMWS	18.252	02-05-2016
Midden-Delfland	17VMD0277	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	56.250	02-05-2016
Totaal Midden-Delfland				167.002	
Nissewaard	18VNI0473	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2018	VV	25.000	04-02-2019
Nissewaard	18MNI0501	KTA-9 ITS, dynamische verwijzing P+R Nissewaard	VV	16.618	01-02-2019
Totaal Nissewaard				25.000	
Pijnacker-Nootdorp	14FPP005	30 km-zone Pijnacker-Noord	FKM	375.000	24-09-2014
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0025	Fietsproject Ruyven - Zuidpolder	FKM	381.250	13-10-2016
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0017	Fietspad Virulypad F227.5	FKM	420.500	31-03-2017
Pijnacker-Nootdorp	17VPN0247	30 km/u-zone Berken-en Bomenbuurt	VV	55.140	04-09-2017
Pijnacker-Nootdorp	17FPN0285	Verkeersveiligheidsmaatregelen Pijnacker-Nootdorp	VV	30.000	23-01-2018
Pijnacker-Nootdorp	18FPN0475	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	154.000	24-01-2019
Pijnacker-Nootdorp	18WPN0484	Verbetering aansluiting N470/Laan van Ruyven	VMWS	171.500	05-02-2019
Totaal Pijnacker-Nootdorp				1.587.390	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Ridderkerk	17ERI0278	Verkeerseducatie Ridderkerk 2017	VV	6.500	09-10-2017
Ridderkerk	18ERI0480	Verkeerseducatie Ridderkerk 2018	VV	5.000	22-01-2019
Totaal Ridderkerk				6.500	
Rotterdam	16FRO0171	Verbeteren fietsverbinding Centrumas (RTD-BBV-006)	FKM	649.000	17-03-2017
Rotterdam	16KRO0065	Plaatsen van fietsvoorzieningen bij OV Halte Coolhaven	FKM	62.500	10-02-2017
Rotterdam	16ORO0073	OV- knooppunt Blaak (RTD-BBV-032)	OV	218.000	21-09-2016
Rotterdam	16VRO0130	Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat	VV	101.500	22-12-2016
Rotterdam	16VRO0132	Blackspot Rosestraat-Vuurplaat	VV	70.750	10-01-2017
Rotterdam	17KRO0199	Fietstrommels 2017	FKM	86.500	17-05-2017
Rotterdam	17PRO0252	Uitbreiden en verplaatsen P&R Hoek van Holland Haven	FKM	992.000	20-09-2017
Rotterdam	17FRO0263	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Oosterflank (RTD-BBV-019)	FKM	46.500	10-10-2017
Rotterdam	17FRO0265	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Schenkel (RTD-BBV-019)	FKM	86.000	10-10-2017
Rotterdam	17KRO0267	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Graskruid (RTD-BBV-019)	FKM	60.000	10-10-2017
Rotterdam	17KRO0268	Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Slinge (RTD-BBV-019)	FKM	76.000	10-10-2017
Rotterdam	17KRO0269	Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Prinsenlaan (RTD-BBV-019)	FKM	61.000	10-10-2017
Rotterdam	17KRO0270	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Tussenwater (RTD-BBV-019)	FKM	192.500	25-10-2017
Rotterdam	17FRO0290	Fietsvoorziening bij openbaar vervoer halte Blijdorp (BBV)	FKM	42.700	28-11-2017
Rotterdam	17FRO0295	Centrumas fase 2 (RTD-BBV-006)	FKM	920.000	24-01-2018
Rotterdam	17VRO0306	Blackspot Gordelweg	VV	24.250	29-01-2018
Rotterdam	17VRO0307	Blackspot Rooseveltweg-MLKingweg rotonde	VV	39.000	23-01-2018
Rotterdam	18VRO0308	Blackspot Fairoaksbaan-Bovendijk	VV	242.500	13-08-2018
Rotterdam	17VRO0309	Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat	VV	87.000	08-03-2018
Rotterdam	17FRO0310	Fietsparkeren OV-haltes	FKM	74.000	21-12-2017
Rotterdam	17VRO0311	Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht	VV	281.000	05-10-2018
Rotterdam	17FRO0313	Plaatsing twee steigers watertaxi Rotterdam	FKM	52.000	10-01-2018
Rotterdam	18FRO0376	Doortrekken fietspad Terletpad naar RTH Airport	FKM	55.250	12-09-2018
Rotterdam	18ORO0383	Nieuwe bushaltes Hoek van Holland	OV	25.500	10-07-2018
Rotterdam	18EVRO0435	Verkeerseducatie Rotterdam 2018	VV	150.000	27-09-2018
Rotterdam	18FRO0446	Fietsuggestiestroken Linker Rottekade	FKM	73.000	17-10-2018
Rotterdam	18MRO0450	Adaptief Filemanagementsysteem Maastunnel	VMWS	2.669.683	19-12-2018
Rotterdam	18FRO0472	Fietsroute Groene Verbinding, Krabbendijkstraat	FKM	207.000	24-01-2019
Rotterdam	18VRO0486	Argonautenweg Jasonweg rotonde	VV	151.000	24-01-2019
Rotterdam	RDRDC02848	P+R bewegwijz. op A- en N-wegen (QWRV) (herz) RDRD	VMWS	446.200	vaststelling
Rotterdam	RDRDV02391	30 km Groenenhagen RDRDV02391	VV	37.500	02-08-2011
Rotterdam	RDRDV02517	Blackspot Spinozaweg-Smeotlandseweg DRDV02517	VV	54.250	vaststelling
Rotterdam	RDRDW02618	Ontsluiting Nesselande 4e fase RDRDW02618	VMWS	500.000	21-12-2016
Totaal Rotterdam				8.834.083	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rijswijk	17FRK0198	Delftweg (BBV)	VV	1.025.500	31-01-2018
Rijswijk	17VRK0260	Verkeersveiligheid Generaal Spoorlaan	VV	300.000	01-11-2017
Rijswijk	17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2	FKM	445.500	01-02-2018
Rijswijk	17TRK0302	Bushalte Prinses Beatrixlaan lijn 51	OV	205.500	19-03-2018
Rijswijk	17FRK0328	Sir Winston Churchillaan (excl voorbereidingskosten PZH) (BBV)	FKM	640.871	25-04-2018
Rijswijk	18TRK0360	Bushaltes Esdoornstraat	OV	111.000	19-06-2018
Rijswijk	18ERK0386	Inrichten schoolzones 2018 Rijswijk	VV	82.500	19-06-2018
Rijswijk	17MRW0342	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Rijswijk	VMWS	187.000	19-03-2018
Totaal Rijswijk				2.997.871	
Schiedam	SCSCH03070	Haltetoegankelijkheid Schiedam 2015	OV	10.000	11-05-2016
Schiedam	SCSCC02610	P+R Schieveste	FKM	2.632.500	
Schiedam	SCSCC03029	P+R Schieveste	FKM	450.000	22-12-2015
Schiedam	17FSC0212	Reconstructie fietspad Westfrankelandsedijk (BBV RTD 041)	FKM	281.500	06-06-2017
Schiedam	17WSC0188	Aanlegsteigers watertaxi Schiedam (RTD-BBV-040)	OV	210.500	17-05-2017
Schiedam	17FSC0296	Fietspad Beatrixlaan - route 412	FKM	199.000	23-01-2018
Schiedam	17VSC0300	Rotonde Westfrankelandsedijk - Admiraal De Ruyterstraat	VV	646.000	26-03-2018
Schiedam	17VSC0303	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg	VV	78.000	13-03-2018
Schiedam	17VSC0304	Blackspot Nieuwe Damlaan - Mgr Nolenslaan	VV	83.000	10-01-2018
Schiedam	17VSC0321	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	VV	134.000	13-03-2018
Schiedam	18MSC0462	KTA 14 Pilot pendelvervoer havens Schiedam	VMWS	56.333	10-12-2018
Schiedam	18FSC0468	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	292.500	21-12-2018
Schiedam	18FSC0474	Asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan - route 411	FKM	60.000	22-01-2019
Totaal Schiedam				5.133.333	
Vlaardingen	17OVL0229	Zuidelijke perrontoeegang station Vlaardingen Centrum	OV	135.000	22-03-2018
Totaal Vlaardingen				135.000	
Wassenaar	16VWA0064	Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	337.500	22-11-2016
Wassenaar	16FWA0063	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	187.500	13-09-2016
Wassenaar	18VWA0445	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar	VMWS	51.000	10-12-2018
Totaal Wassenaar				576.000	
Westvoorne	17VWV0284	30km/u-zone dorpscentrum Oostvoorne	VV	15.000	04-12-2017
Totaal Westvoorne				15.000	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Westland	15MWD001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Westland (BB27f)	VMWS	19.375	vaststelling
Westland	17FWE0195	Fietspad Groene Schakel woonrijp maken	FKM	34.185	06-06-2017
Westland	17FWE0251	Snelfietspad Kerkstraat en de Heulweg (BBV)	FKM	293.118	08-08-2017
Westland	17VWE0238	Aanpassen Middenweg Boomawatering	VV	315.445	08-09-2017
Westland	17FWE0195	Fietspad Groene Schakel woonrijp maken	FKM	34.185	06-06-2017
Westland	17VWE0234	N223-Noordlierweg/Oostbuurtseweg, incl. verbreding Noordlierweg	VMWS	157.500	20-09-2017
Westland	17VWE0323	School-thuisroute 4e fase Van Iennepstraat 's-Gravenzande	VV	47.000	23-02-2018
Westland	17VWE0330	Aanpassingen kruispunt Kruisbroekweg / Kruisweg	VMWS	165.000	08-03-2018
Westland	17VWE0334	School-thuisroute 4e fase Sportlaan De Lier	VV	85.201	25-04-2018
Westland	17VWE0343	Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan	VV	454.500	21-08-2018
Westland	17VWE0344	Reconstructie kruispunt Haagweg / Molenweg	VV	500.000	06-07-2018
Westland	18FWE0477	Bewaakte fietsenstalling Verdilaan	FKM	59.000	22-01-2019
Westland	18FWE0483	Fietspad van de "Oostelijke Randweg" te De Lier	FKM	695.500	22-01-2019
Totaal Westland				2.860.009	
Zoetermeer	16FZO0050	Nachtnet Fiets	FKM	230.013	10-01-2017
Zoetermeer	16VZO0125	Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan	VV	176.592	10-01-2017
Zoetermeer	16MZO0035	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Zoetermeer	VMWS	222.454	16-08-2016
Zoetermeer	17MZO0264	Aanpassen fietspaden rotonde Van Stolberglaan/ Paltelaan	VV	100.000	29-08-2017
Zoetermeer	17EZO0245	Fietslessen groepen 4 en 6 basisscholen 2017/2018	VV	18.500	vaststelling
Zoetermeer	17FZO0262	Inrichten schoolzones	VV	100.000	11-09-2017
Zoetermeer	17VZO0261	Reconstructie schoolomgeving Annie M.G. Schmidtschool aan de Nesciohove	VV	100.000	18-09-2017
Zoetermeer	17OZO0218	RandstadRailhalte Stadhuis	OV	876.500	25-10-2017
Zoetermeer	17FZO0281	Snelfietsroute Midden-Delfland-Delft-Pijnacker-Zoetermeer HGL-BBV-006/1	FKM	668.000	07-02-2018
Zoetermeer	17FZO0286	Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat)	FKM	37.500	18-12-2017
Zoetermeer	17FZO0287	Rondje Meerpolder	FKM	125.000	18-12-2017
Zoetermeer	17WZO0305	Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg)	VMWS	150.000	20-12-2017
Zoetermeer	17FZO0321	1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden	FKM	47.000	18-12-2017
Zoetermeer	17FZO0336	Afronden project bromfietsers op de rijbaan	FKM	24.500	29-01-2018
Zoetermeer	17FZO0337	Aanpassen fietsoversteek 3e Stationsstraat/Pigmentsingel	FKM	14.000	23-04-2018
Zoetermeer	18VZO0367	Verkeersveiligheid winkelcentra	VV	75.000	16-07-2018
Zoetermeer	18VZO0368	Reconstructie Franklinstraat-Wattstraat	VV	95.000	25-04-2018
Zoetermeer	18OZO0373	Bleizo HOV-baan	OV	1.467.910	13-06-2018
Zoetermeer	18EZO0396	Fietsalert	VV	8.400	vaststelling
Zoetermeer	18OZO0449	Kleine maatregelen openbaar vervoer	OV	110.000	20-11-2018
Zoetermeer	18EZO0507	Praktische fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2018/2019 Zoetermeer	VV	21.500	07-02-2019
Totaal Zoetermeer				4.667.869	
Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten				59.400.991	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	04-01-2018	datum beschikking
De Verkeersonderneming	SRVOF03052	Vorbereidingskosten netwerkversterkingen (BBV)	VMWS	1.212.777	01-10-2015
De Verkeersonderneming	SRVOX02675	Werknemersaanpak (BB) SRVOX02675	VMWS	682.000	21-05-2013
De Verkeersonderneming	SRVOD02818	ITS Rotterdam (BB41) SRVOD02818	VMWS	696.500	01-10-2015
De Verkeersonderneming	SRVOX03007	Aanpak bezoeken 2015-2017 (2015) (BBV)	VMWS	345.000	02-06-2015
De Verkeersonderneming	17WVO0352	Spitsreductie vrachtverkeer (BB)".	VMWS	316.513	18-02-2018
De Verkeersonderneming	17WVO0237	HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV)	VMWS	241.300	29-11-2017
De Verkeersonderneming	16MML0055	Campagne Filedier 2015-2017 (2016/2017) (BBV)	VMWS	35.000	23-09-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0059	Systeemsturing en ITS (BBV)	VMWS	84.300	16-09-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0119	Beïnvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014)	VMWS	40.000	13-10-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0060	Moving Traffic A20 deelprj. onderz./ analyse (RTD-BBV-027)	VMWS	75.625	23-09-2016
De Verkeersonderneming	16DVO0148	PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling	VMWS	662.500	28-12-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0143	Stimuleren rijgedrag stakeholders en doelgroepen RTD-BBV-031	VMWS	107.500	28-12-2016
De Verkeersonderneming	16DMR0068	ITS BBV verkeersonderneming HGL-SGH-020	VMWS	38.975	
De Verkeersonderneming	17WVO0175	Logistiek 2016 (RTD-BBV-008)	VMWS	130.000	08-03-2017
De Verkeersonderneming	18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	OV	421.250	28-06-2018
De Verkeersonderneming	18MVO0431	KTA2 Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	1.521.226	
De Verkeersonderneming	18MVO0432	KTA5.1 Gebruik Netwerken - Rijgedrag	VMWS	651.804	
De Verkeersonderneming	18MVO0433	KTA4 Logistieke Efficiency 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	1.148.880	
De Verkeersonderneming	18MVO0439	Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (deel 2018) (RTD-BBV-003)	VMWS	3.650.000	
De Verkeersonderneming	18MVO0440	Pva Logistiek deel 2017-2018 (BBV)	VMWS	1.860.000	
Totaal De Verkeersonderneming				13.921.150	
Havenbedrijf Rotterdam	HBHBO03060	Ponton Willemsbrug	OV	800.000	17-02-2016
Havenbedrijf Rotterdam	16OHA0178	Fietsvoetverbinding Schiedam-Heijplaat (RTD-BBV-007)	OV	157.500	17-05-2017
Havenbedrijf Rotterdam	18MHA0377	CAR routes gedeelte Suurhoffbrug Dintelhavenbrug RTD-BBV-028	VMWS	334.500	31-10-2018
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				1.292.000	
HTM Personenvervoer N.V	17OHT0293	Planstudie Remise Haaglanden Zuid incl. haalbaarheidsstudie Remise Scheveninge	OV	600.000	
HTM Personenvervoer N.V	18OHT0481	Bushalte lijn 28 Norfolkterrein	OV	51.500	04-12-2019
Totaal HTM exploitatie				651.500	
RET NV	REREM02762	Stadstram voorfinanciering engineering	OV	78.500	
RET NV	REREO03056	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt	OV	175.000	
RET NV	10TDG999	HSE	OV	55.390	
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	16TRE0166	Inhaalslag geleidelijnen Tramplushaltes Rotterdam	OV	381.000	
RET NV	16ORE0177	Proefbedrijf Hoekse Lijn	OV	690.500	
RET NV	17ORE0200	Toegankelijkheid stadstram Crooswijksestraat - Pijperstraat	OV	481.000	
RET NV	17ORE0208	Naamwijziging metrostation Meijersplein	OV	70.750	21-04-2017
RET NV	17TRE0222	Toegankelijke tramhaltes Pijperstr. Boezemstr. en Boezemsingel (Stadstram)	OV	118.500	
RET NV	17ORE0223	AED's op alle metrostations	OV	97.000	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	04-01-2018	um beschikking
RET NV	17ORE0282	sympathie-acties voor reizigers vervangend vervoer Hoekse lijn	OV	147.500	
RET NV	18TRE0382	Toegankelijke tramhaltes Zaagmolenstraat/Benthuizerstraat (Stadstram)	OV	248.750	27-06-2018
RET NV	18TRE0394	Toegankelijke tramhaltes linker Rottekade - Zaagmolenbrug (Stadstram)	OV	165.250	03-07-2018
RET NV	18ORE0411	Abri 2020	OV	30.000	30-08-2018
RET NV	18TRE0460	Extra lift Metrostation Vijfsluizen Schiedam	OV	587.000	17-10-2018
RET NV	180VRE0502	R-net DRIS panelen Bleizo	OV	33.000	13-12-2018
RET NV	180VRE0503	R-net DRIS panelen Voorne-Putten	OV	200.500	13-12-2019
Totaal RET NV				6.134.640	
ProRail	14FDN001	Uitbreiding fietsenstalling tranche III	FKM	167.250	29-08-2016
ProRail	16KPR0047	Fietsparkeren NS Laan van NOI	FKM	505.000	29-08-2016
ProRail	16KPR0048	Fietsparkeren NS Mariahoeve	FKM	132.500	29-08-2016
ProRail	17FPR0283	Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander	FKM	52.500	25-10-2017
ProRail	17FPR0314	Fietsparkeren NS station Zoetermeer oost	FKM	223.000	11-04-2018
Totaal ProRail				1.080.250	
Provincie Zuid-Holland	07VZH001	Reconstructie N223 Duurzaam Veilig	VV	2.917.158	
Provincie Zuid-Holland	15VZH001	Rotonde Monster	FKM	1.103.542	03-09-2015
Provincie Zuid-Holland	17FZH0255	Middel Broekweg in Naaldwijk (BBV)	FKM	409.059	08-08-2017
Provincie Zuid-Holland	17MZH0338	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (BBV)	OV	532.500	25-04-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0387	Pieter Bregmanlaan (BBV)	FKM	726.245	02-08-2018
Provincie Zuid-Holland	18WZH0384	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	1.997.450	17-10-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0409	Snelfietsroute F15 IJsselmonde	FKM	500.000	21-11-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0436	Verlengde Velostrada	FKM	858.500	21-11-2018
Totaal Provincie Zuid-Holland				9.044.454	
Rijkswaterstaat	RWRWR02894	P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894	FKM	1.290.812	17-05-2017
Rijkswaterstaat	16DMR0068	ITS BBV RWS/I&M blauwe golf/incidenten (BBV Haaglanden)	VMWS	65.488	
Totaal Rijkswaterstaat Z-H				1.356.300	
Gemeente Ablasserdam	16FAD0028	Koppeling Beneden Merwede fietsroute aan BAR-fietsroute (RTD-BBV-020)	FKM	329.000	vaststelling
Gemeente Leiden	16DDN0141	Project DVM Zuidvleugel (aansluiten verkeersregelinstallaties op netwerkmanagement)	VMWS	155.500	10-01-2017
Gemeente Leiden	17FLD0210	Plesmanlaan noordzijde/Bio Science Park (BBV)	FKM	1.452.488	vaststelling
Gemeente Leiden	18OLD0374	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (Leiden) (BBV)	OV	304.677	18-06-2018
Gemeente Leiden	18FLD0402	Deelfietssysteem Biosciencepark (BBV)	FKM	54.000	24-09-2018
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV Evenementen HGL-SGH-020	VMWS	64.670	
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV informatiediensten provincie Gelderland HGL-SGH-020	VMWS	471.974	
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV provincie Gelderland HGL-SGH-020	VMWS	29.659	
Provincie Groningen	16DMR0068	ITS BBV Groningen/Assen HGL-SGH-020	VMWS	59.351	
Provincie Utrecht	16DMR0068	ITS BBV provincie Utrecht HGL-SGH-020	VMWS	668.285	
Hoogheemraadschap van Rijnland	17FRL0180	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder	FKM	540.000	27-11-2017
Totaal Overige overheden				4.129.604	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	datum beschikking	
ADVOSS Verkeersveiligheid	17EDN0355	Accountmanager Totally Traffic 2018	VV	264	
ADVOSS Verkeersveiligheid	17EDN0425	Accountmanager Totally Traffic 2018-2020	VV	17.686	
Bureau Leefstijl	18EDE0364	Raamcontract TotallyTraffic 2018	VV	1.003	
Johan Cahuzak	17EDN0356	Raamcontract Totally Traffic 2018	VV	6.054	
Heer Otto	18EDN0395	PatsBoem! Totally Traffic 2018	VV	3.350	
Heer Otto	18EDN0416	PatsBoem! Totally Traffic	VV	13.800	
Onderwijs Advies	03VSH003	Verkeersleerkracht/Onderwijsadviseur	VV	13.979	
Onderwijs Advies	16EMR0046	Verkeerseducatie 0-12 jaar Haaglanden 2016-2017	VV	72.165	
Onderwijs Advies	18EDE0393	Jouw route	VV	650	
Onderwijs Advies	18EDN0404	Verkeersprojecten SGH 2018-2019	VV	28.267	
Onderwijs Advies	18EDN0426	TotallyTraffic en Jouw Route	VV	2.548	
Onderwijs Advies	18EDN0466	Inzet verkeersleerkracht SoS	VV	123.850	
R. Wittenberg (Verkeerseducatie)	17EDN0242	Jouw Route	VV	1.130	
Stichting TeamAlert	17EDN0327	Raamcontract Totally Traffic 2018	VV	1.605	
VVN	18EDE0363	Raamcontract ORS 2018	VV	25.723	
VVN	18EDN0453	Dodehoek projecten 2018-2019 (sep.2018 t/m jul. 2019)	VV	19.750	
SZH	18EDN0398	Inzet Iva's	VV	4.500	
SRYP	18EDN0397	Inzet campagneteams BoB	VV	12.700	
DON Opleidingen	18EDN0429	Dodehoek projecten 2018-2019 (sep.2018 t/m jul. 2019)	VV	39.512	
Flyover	18EDN0427	Dodehoek projecten 2018-2019 (sep.2018 t/m jul. 2019)	VV	16.416	
Wortelboer Rij-opleidingen	18EDN0428	Dodehoek projecten 2018-2019 (sep.2018 t/m jul. 2019)	VV	42.248	
Totaal verkeerseducatie				447.200	
VNO NCW West	16MMR0001d	SGH-BBV-001a Mobiliteitsmakelaar en communicatieprofessional (1e hft 2018)	VMWS	41.561	19-02-2018
VNO NCW West	18MDN0422	KTA 2018 werkgeversaanpak	VMWS	131.020	09-10-2018
VNO NCW West	19MDN0523	KTA 2019 Gedrag, werkgevers en logistiek Bereikbaar Haaglanden en Rijnland	VMWS	997.500	24-01-2019
Diversen	16MMR0002	Logistieke efficiency BBV Haaglanden	VMWS	28.504	
Diversen	16MMR0085	gedragsverandering BBV Haaglanden	VMWS	63.030	
Diversen	18MMR0414	KTA 2018 gedragsaanpak	VMWS	51.435	
Diversen	19MMR0524	KTA 2019 OV probeerpassen	VMWS	600.000	
Bereik!	18DBK0492	KTA 2018 gedragsaanpak	VMWS	52.729	18-12-2018
Bereik!	18DBK0493	KTA 5.5 Verkeersvoorspeller	VMWS	39.549	01-02-2019
Reisgedragsbeïnvloeding				2.005.328	
Rotterdam Airport Vastgoed	18FDN0490	Terletpad Airport RTH	FKM	190.500	04-12-2018
Haagse shuttle BV	18WDN0512	Haga Shuttle	VMWS	656.000	30-01-2019
Totaal Diversen				846.500	
Openstaande verplichtingen kleine projecten overige subsidieontvangers				44.055.425	

Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2019

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van 19 december 2018 onderstaande lijst met aanmeldingen goedgekeurd. De lijst is de stand van de aanmeldingen per 1 januari 2019. De indieners kunnen tot en met 31 oktober 2019 een subsidie aanvragen.

In het voorjaar van 2019 vragen we de gemeenten nieuwe aanmeldingen voor subsidie voor kleine projecten in te dienen. Voor kleine projecten wordt een budget opgenomen in de begroting 2020. In dit budget is rekening gehouden met verkeerseducatie. In de nazomer van 2019 worden de aanmeldingen beoordeeld en in december 2019 worden de subsidiabele projecten ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidi	2019	2020	2021	2022
Albrandsw aard	jul-18	Verkeerseducatie Albrandsw aard 2019	VV	10.000	5.000	5.000			
Albrandsw aard	jul-18	P+R verw ijzing Albrandsw aard	FKM	50.000	25.000	25.000			
Albrandsw aard	jul-18	Fietsstraat Hoogvlietse Kerkweg	VV	200.000	100.000	100.000			
Totaal Albrandsw aard						130.000	130.000		
Barendrecht	jul-18	Bew egw ijzering Station Barendrecht	FKM	75.000	38.000	38.000			
Barendrecht	jul-17	Verbreding Fietspad Middeldijk	FKM	40.600	20.500	20.500			
Barendrecht	okt-18	Verkeerseducatie 2019 Barendrecht	VV	25.000	12.500	12.500			
Totaal Barendrecht						71.000	71.000		
Brielle									
Totaal Brielle									
Capelle aan den IJssel	apr-15	Fietsstalling metrohalte Slotlaan	FKM	21.000	10.500	10.500			
Totaal Capelle aan den IJssel						10.500	10.500		
Delft	jul-18	Voorhofdreef	VV	326.000	145.000	145.000			
Delft	jul-18	Zeeheldenbuurt fase 2	VV	99.500	50.000	50.000			
Delft	jul-18	Fietsstraat Parallelweg Van Foreestweg fase 2	FKM	168.840	84.500	84.500			
Totaal Delft						279.500	279.500		
Den Haag	jul-17	Verkeerseducatie 2019 Den Haag	VV	332.500	166.500	166.500			
Den Haag	jul-17	Erasmusweg, deel Troelstrakade - Loevesteinlaan	VV	2.500.000	500.000	500.000			
Den Haag	jul-17	Erasmusweg, deel Troelstrakade - Beresteinlaan	VV	3.500.000	700.000	700.000			
Den Haag	jul-17	Hofzichtlaan	VV	3.600.000	1.000.000	1.000.000			
Den Haag	jul-17	Laan van Ek en Duinen	VV	1.000.000	300.000		300.000		
Den Haag	jul-17	Blackspot Maartensdijkstraan – Hengelolaan	VV	372.000	186.000	186.000			
Den Haag	jul-18	Kruispunt Scheveningseweg - prof. B.M. Teldersweg (NWHR 3.2)	VV	2.600.000	1.000.000	1.000.000			
Den Haag	jul-18	NWHR 3.1 kruisingen: Houtrustbrug en President Kennedylaan	VV	2.500.000	1.000.000	1.000.000			
Den Haag	jul-18	Rotonde Westduinweg - Schokkersweg	VV	1.300.000	400.000	400.000			

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2019	2020	2021	2022
Den Haag	jul-18	Soestdijkseplein	VV	2.000.000	700.000		700.000		
Den Haag	jul-18	Kruispunt Bezuidenhoutseweg - Rijnstraat	VV	2.800.000	1.000.000		1.000.000		
Den Haag	jul-18	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk	VV	2.600.000	675.000	675.000			
Den Haag	jul-18	Sterfietsroute Schilderswijk - Moerwijk	FKM	5.000.000	2.000.000	2.000.000			
Den Haag	jul-18	Fietsvoorzieningen Spoorlaan-Westvlietweg	FKM	140.000	56.000	56.000			
Den Haag	jul-18	Fietsvoorzieningen Scheveningseweg (sterfietsroute Binnenstad - Scheveningen)	FKM	1.500.000	600.000	600.000			
Den Haag	jul-18	Blackspotaanpak Den Haag 2019	VV	860.000	215.000	215.000			
Den Haag	jul-18	Verkeersveiligheidsmaatregelen Westduinweg (Statenlaan - van Bergensdijk)	VV	221.100	111.000	111.000			
Den Haag	jul-18	Schoolomgeving Den Haag 2019	VV	250.000	125.000	125.000			
Den Haag	jul-18	Reconstructie Frederik Hendriklaan en Willem de Zwijgerlaan	VV	10.300.000	495.000	495.000			
Totaal Den Haag					11.229.500	9.229.500	2.000.000		
Hellevoetsluis	jul-18	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	FKM	1.491.973	746.000	746.000			
Hellevoetsluis	jul-18	Realisatie fietsenstallingen zeven R-Net haltes Hellevoetsluis (programma)	OV	459.886	230.000	230.000			
Hellevoetsluis	jul-18	Samenvoeging bushaltes Amnesty Internationallaan en Sportlaan (programma)	OV	252.279	252.500	252.500			
Totaal Hellevoetsluis					1.228.500	1.228.500			
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2	OV	23.226.118	4.400.000	4.400.000			
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Fietsenstalling nieuwe bustraverse	FKM	160.000	80.000		80.000		
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Fietsvoorzieningen van Algerabrug richting Krimpenerwaard	FKM	5.669.751	2.835.000		2.835.000		
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Nieuwe P+R Krimpen aan den IJssel	FKM	1.000.000	500.000		500.000		
Totaal Krimpen aan den IJssel					7.815.000	4.400.000	3.415.000		
Lansingerland	jul-18	Fietsveilige rotondes	VV	2.000.000	1.000.000	1.000.000			
Lansingerland	jul-17	Fietspad Berkelsedijkje	FKM	540.000	270.000	270.000			
Lansingerland	jul-18	Vervoerknoop Rodenrijs	FKM	2.913.000	1.300.000	1.300.000			
Totaal Lansingerland					2.570.000	2.570.000			
Leidschendam-Voorburg	okt-18	Fietspaden Wijkelaan – Rembrandtlaan	FKM	488.000	244.000	244.000			
Totaal Leidschendam-Voorburg					244.000	244.000			
Maassluis	jul-18	iVRI Maasdijk - Wilgenlei, 2 locaties (in programma KTA 2019)	VMWS						
Totaal Maassluis						-	-		
Midden-Delfland	jul-18	Verlichting Weidepad Maasland	FKM	70.000	35.000	35.000			
Midden-Delfland	jul-18	Fietsvoorzieningen halte Schoolstraat Den Hoorn	FKM	15.000	7.500	7.500			
Totaal Midden-Delfland					42.500	42.500			
Nissewaard	jul-17	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2019 en 2020	VV	100.000	50.000	25.000	25.000		
Nissewaard	jul-17	Fietspad Borgtweg	FKM	197.500	99.000	99.000			
Nissewaard	jul-18	Fietsparkeren metrostation De Akkers	FKM	244.000	100.000	100.000			
Totaal Nissewaard					249.000	224.000	25.000		

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2019	2020	2021	2022
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Verkeersveiligheidsmaatregelen Vlielandseweg	VV	240.000	75.000		75.000		
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	400.000	200.000	200.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Verkeerseducatiepakket Verkeerslokaal	VV	21.100	11.000	11.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenweg	VV	200.000	100.000	100.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Verkeersveiligheid Oranjeplein	VV	150.000	75.000	75.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Rood asfalt fietspad Vlielandseweg en Katwijk	FKM	325.000	162.500		162.500		
Totaal Pijnacker-Nootdorp					623.500	386.000	237.500		
Totaal Ridderkerk									
Rijswijk	jul-17	Fietspad Van Rijnweg t/m Beatrixlaan (RijswijkBuiten - Oude Zwethpad)	FKM	340.000	170.000	170.000			
Rijswijk	jul-17	Fietspad Lange Kleiweg t/m fietstunnel spoor (RijswijkBuiten - Oude Zwethpad)	FKM	340.000	170.000	170.000			
Rijswijk	jul-17	Fietsstunnel fietspad Prinses Beatrixlaan - Lange Kleiweg (onder spoor)	FKM	4.300.000	2.150.000		2.150.000		
Rijswijk	dec-15	Fietsstraat Kloosterlocatie (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten)	FKM	280.000	140.000			140.000	
Rijswijk	jul-17	Sterfietsroute Den Haag - Wateringse Veld - Sammersweg	FKM	1.310.000	655.000	655.000			
Rijswijk	jul-18	Opwaarderen fietsverbinding Steenlaan	FKM	316.500	158.000	158.000			
Rijswijk	jul-18	Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchilllaan	FKM	1.445.000	723.000	723.000			
Totaal Rijswijk					4.166.000	1.876.000	2.150.000	140.000	
Rotterdam	jul-17	Blackspot Dorpsweg - Kromme Zandweg	VV	300.000	150.000	150.000			
Rotterdam	jul-17	Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan	VV	1.388.101	375.000		375.000		
Rotterdam	jul-17	Blackspot Heenraadsingel - Beukelsdijk	VV	100.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-17	Fietsparkeren Rotterdam CS	FKM	6.000.000	1.100.000	1.100.000			
Rotterdam	jul-17	Blackspot Admiraal de Ruyterweg - Jonker Fransstraat	VV	580.000	275.000		275.000		
Rotterdam	jul-18	Blackspot Aveling bij McDonalds	VV	75.596	38.000	38.000			
Rotterdam	jul-18	Blackspot Hillelaan - Brede Hilledijk	VV	60.000	30.000		30.000		
Rotterdam	jul-18	Blackspot Laan op Zuid - Brede Hilledijk - Vuurplaat	VV	50.000	25.000	25.000			
Rotterdam	jul-18	Blackspot Ringdijk - Wilgenlei	VV	100.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsmaatregelen Eendrachtssplein - Westersingel - Westblaak	FKM	150.000	75.000	75.000			
Rotterdam	jul-18	Easypath Evenaar noordzijde	FKM	150.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsmaatregelen Groeninx van Zoelenlaan - Akkeroord	FKM	100.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsoversteek Groene Verbinding Charloisse Lagedijk	FKM	200.000	100.000	100.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsmaatregelen Kleiweg - Uitweg	FKM	300.000	150.000	150.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsstroken Kleiweg west	FKM	100.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietspaden Molenvliet	FKM	200.000	100.000	100.000			
Rotterdam	jul-18	Verbeteren fietsaansluiting Poelenburg - Kapelburg	FKM	100.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsstraat Poelenburg	FKM	200.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Tweerichtingen fietspad Stadhoudersweg	FKM	450.000	200.000	200.000			
Rotterdam	jul-18	Vrijliggend fietspad oprit Verlengde Willemsbrug	FKM	750.000	375.000	375.000			
Rotterdam	jul-18	Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug	FKM	350.000	175.000	175.000			
Rotterdam	jul-18	Uitbreiding fietsparkeren Coolhaven	FKM	70.000	35.000	35.000			

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2019	2020	2021	2022
Rotterdam	jul-18	Schoolomgeving Rotterdam 2019	VV	82.000	41.000	41.000			
Rotterdam	jul-18	Verkeerseducatie Rotterdam 2019	VV	200.000	100.000	100.000			
Rotterdam	jul-18	Verkeersprojecten Hoek van Holland	FKM	7.000.000	2.740.000	2.740.000			
Rotterdam	jul-18	VRI Kralingsezoom	VMWS	402.000	201.000	201.000			
Rotterdam	nov-18	Onderdoorgang De Lugt	OV	300.000	200.000	200.000			
Totaal Rotterdam					6.835.000	6.155.000	680.000		
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Rotterdamsedijk - route 08	FKM	450.000	113.000	113.000			
Schiedam	apr-15	Schoolomgeving Schiedam 2019	VV	80.000	40.000	40.000			
Schiedam	jul-18	Uitbreiding fietsparkeren metrostations Schiedam	FKM	40.400	20.000	20.000			
Schiedam	jul-18	Fietsenstalling station Schiedam Centrum	FKM	1.200.000	450.000	450.000			
Schiedam	jul-18	P+R verw ijzing station Schiedam Centrum	FKM	338.000	169.000		169.000		
Totaal Schiedam					792.000	623.000	169.000		
Vlaardingen	jul-18	Aanleg Rotonde Deltaweg - Van Beethovensingel	VV	1.800.000	900.000	900.000			
Vlaardingen	jul-18	Fietsenstallingen Hoekse Lijn, zuidzijde stations Centrum en West	FKM	50.000	25.000	25.000			
Totaal Vlaardingen					925.000	925.000	-		
Wassenaar									
Totaal Wassenaar									
Westland	jul-18	Aanpassen bushaltes Westland (tgv nieuw e busconcessie Haaglanden)	FKM	400.000	200.000	200.000			
Westland	jul-18	Voorzieningen R-net lijn 36 in Westland	OV	500.000	250.000	250.000			
Westland	jul-18	Fietsparkeren bij OV	FKM	120.000	60.000	60.000			
Totaal Westland					510.000	510.000			
Westvoorne									
Totaal Westvoorne									
Zoetermeer	jul-18	Aanpassingen fietspad Van Tuylpark	FKM	70.000	25.000	25.000			
Totaal Zoetermeer					25.000	25.000			
Prorail	dec-15	Fietsparkeren NS station Rijswijk	FKM	660.000	330.000		330.000		
Prorail	dec-15	Fietsparkeren NS station Schiedam	FKM	300.000	150.000		150.000		
Prorail	jul-17	Fietsparkeren NS station Laan van NOI	FKM	1.200.000	600.000	600.000			
Totaal Prorail					1.080.000	600.000	480.000		
Provincie Zuid-Holland									
Totaal Provincie Zuid-Holland									
RET	sep-17	Verduurzaming assets: zonnepanelen op stations	OV	1.800.000	1.800.000	1.800.000			
Totaal RET					1.800.000	1.800.000	-	-	
De Verkeersonderneming	jul-18	MaaS pilot Rotterdam Hague Airport (RTHA) € 1 miljoen bijdrage van IenW	VMWS	2.000.000	1.500.000	1.500.000			
Totaal De Verkeersonderneming					1.500.000	1.500.000	-	-	
RWS	okt-17	Bijdrage aansluitingen HWN-OWN (hoofw egenet-onderliggend w egenet)	VMWS	3.000.000	1.000.000	500.000	500.000		
Totaal RWS					1.000.000	500.000	500.000		
MRDH	sep-18	Verkeerseducatie MRDH 2019	VV	4.400.000	4.300.000	1.000.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000
MRDH	jul-18	Aanpassen bushaltes n.a.v. wijzigingen vervoersplannen	OV	2.800.000	2.800.000	550.000	750.000	750.000	750.000
Totaal MRDH					7.100.000	1.550.000	1.850.000	1.850.000	1.850.000
Eindtotaal						34.879.500	11.853.500	1.990.000	1.850.000

Bijlage B3 Kleine projecten: aanvragen in behandeling per 1 februari 2019

Uiterlijk 31 oktober van ieder jaar moeten aanmeldingen voor dat kalenderjaar zijn omgezet in een subsidieaanvraag. In de praktijk betekent het dat er nog veel subsidieaanvragen binnenkomen bij de MRDH, terwijl de beschikbare tijd voor plantoetsen beperkt is. Daarom is er per 1 februari 2019 altijd nog een aantal aanvragen onder handen. Deze aanvragen zullen in de loop van het eerste kwartaal worden afgehandeld.

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidi	2018
TU Delft	18FDN0476	Fietsinfrastructuur B. van der Pollweg	FKM	600.000	300.000	300.000
Den Haag	18FDH0488	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	3.250.000	825.000	825.000
Den Haag	18FDH0470	Fietsvoorzieningen Waalsdorperweg	FKM	2.010.000	800.000	800.000
Den Haag	18EDH0504	Schoolomgeving 2018 Den Haag deel 2A	VV	52.000	26.000	26.000
Den Haag	18EDH0505	Schoolomgeving 2018 Den Haag deel 2B	VV	33.000	16.500	16.500
Den Haag	18EDH0506	Schoolomgeving 2018 Den Haag deel 2C	VV	44.000	22.000	22.000
Rijswijk	18VRK0485	Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan	VV	1.260.000	630.000	630.000
Rijswijk	18FRK0479	Fietspad Prinses Beatrixlaan	FKM	500.000	250.000	250.000
Rotterdam	18KRO0496	Fietsparkeren bij OV-halte Gerdesiaweg	FKM	72.800	36.400	36.400
Rotterdam	18KRO0495	Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam oostelijke locaties, Kralingse Zoom ea	FKM	122.870	61.435	61.435
Rotterdam	18KRO0497	Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam westelijke locaties, 1e Middellandstraat ea	FKM	78.800	39.400	39.400
Rotterdam	18FRO0478	Asfalteren fietspad Slinge zuidzijde	FKM	150.000	50.000	50.000
Vlaardingen	18VVL0515	Rotonde Zwansensingel	VV	1.100.000	550.000	550.000
Provincie Zuid-Holland	18FZH0514	Snelfietsroute Rotterdam-Gouda	FKM	4.700.000	500.000	500.000
RWS	18MRW0498	KTA-5.7 Blauwe Golf	VMWS		56.561	56.561
RWS	18MRW0499	RTD BBV 025 verschillende snelheden op verschillende rijstroken	VMWS		39.431	39.431
RWS	18MRW0500	RTD BBV 026 Kleinschalige maatregelen Ruit Rotterdam	VMWS		78.862	78.862
Havenbedrijf Rotterdam	18MHA0513	KTA-15 Lastmille voorziening Maasvlakte Rotterdam	VMWS	42.700	27.114	27.114

Bijlage C Korte Termijn Aanpak 2019 (KTA 2019)

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van 17 oktober 2018 ingestemd met een bijdrage van € 10 miljoen per jaar voor de Korte Termijn Aanpak. Voor jaarschijf 2019 is de onderstaande concept-lijst opgesteld (peildatum 1 februari 2019). . Wanneer de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad daar een oordeel over heeft gegeven, kan dit programma definitief worden gemaakt.

MAATREGELN 2019 (investerings exclusief BTW)	Aanvrager	investering 2019	lenW	MRDH	PZH	derden
1 Verbeteren doorstroming kruisingen						
123 Intelligente VRI's: 68 Den Haag, 48 Rotterdam, 5 Hellevoetsluis, 2 Maassluis, 13 PZH	wegbeheerders	€ 2.803.333	€ 548.852	€ 1.316.691	€ 201.791	€ 736.000
Regelaanpak/Moving Traffic	Bereik!	€ 566.667	€ 156.107	€ 212.420	€ 98.140	€ 100.000
2 Verbeteren betrouwbaarheid wegennet						
Bruggen Incident Management Scenario's (BIMS) Spijkenisserbrug (inclusief BTW)	RWS	€ 312.500	€ 104.167	€ 104.167	€ -	€ 104.167
3 KT-maatregelen Brienoord						
KT-maatregelen oeververbinding: benuttingspakket Algeracorridor en OV-oeververbinding	Rotterdam	€ 120.000	€ 33.058	€ 56.942	€ -	€ 30.000
4 KT-maatregelen CiD/Binckhorst						
KT-maatregelen CiD Binckhorst: kwaliteitsimpuls fietsers en voetgangers	Den Haag	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
5 Versterken ketenmobiliteit						
Fietsparkeren nabij OV (kleine haltes) inclusief Vlaardingen Centrum en West	diversen	€ 440.400	€ 84.926	€ 223.354	€ -	€ 132.120
KT-maatregelen gebiedsverkenning Voorne-Putten	diversen	€ 625.000	€ 120.523	€ 16.977	€ 300.000	€ 187.500
6 Versnellen metropolitane fietsroutes						
Metropolitane fietsroute Rotterdamsedijk - Koemarkt burg Knappertlaan Vlaardingerdijk	Schiedam	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Metropolitane fietsroutes (fietsroute Westland naar Vlaardingen via Maassluis)	Maassluis	€ 98.750	€ 19.043	€ 50.082	€ -	€ 29.625
7 Verbeteren fietskruisingen						
Verbeteren onderdoorgang spoorviaduct Laan van NOI	Den Haag	€ 1.000.000	€ 192.837	€ 507.163	€ -	€ 300.000
Fietskruisingen A20	Rotterdam	€ 500.000	€ 96.419	€ 253.581	€ -	€ 150.000
8 Versnellen metropolitaan OV						
Versnellingsmaatregelen OV : tramlijn 1 Delft - Scheveningen/Koningscorridor/Leyenburgcorridor	Den Haag	€ 2.000.000	€ 550.964	€ 1.449.036	€ -	€ -
RDI rotonde N206/Stompwijk	PZH	€ 250.000	€ 68.871	€ -	€ 181.129	€ -
9 Ontwikkelen metropolitaan HOV						
Samenloopdeel RandstadRail (Laan van NOI - Leidschenveen) <i>inschatting jaarschijf 2019</i>	HTM	€ 1.000.000	€ 275.482	€ 724.518	€ -	€ -
R-net (van OV naar R-net: ombouw haltes, halte meubilair, nog geen doorstromingsmaatr.)	Gemeenten	€ 1.500.000	€ 245.179	€ 644.821	€ -	€ 610.000
10 OV - knooppuntontwikkeling						

MAATREGELEN 2019 (investeringen exclusief BTW)	Aanvrager	investering 2019	lenW	MRDH	PZH	derden
Stationsomgeving Schiedam Centrum	Schiedam	€ 1.210.000	€ 233.333	€ 613.667	€ -	€ 363.000
Integrale aanpak OV-knooppunt Rodenrijs (fietsparkeren, P+R, wayfinding)	Lansingerland	€ 3.513.000	€ 727.025	€ 1.329.475	€ -	€ 1.456.500
11 Gedragsaanpak Rotterdam - Den Haag						
Werkgeversaanpak en gedragsaanpak en logistieke efficiency (Bereikbaar Haaglanden)	VNO-NCW	€ 2.100.000	€ 578.512	€ 442.366	€ 200.000	€ 879.122
Doorontwikkelen Marktplaats voor Mobiliteit, Marktplaats voor Infrastructuur, werkgeversaanpak	VO	€ 2.500.000	€ 688.705	€ 1.411.294	€ 200.000	€ 200.000
OV-stimuleren	MRDH	€ 586.000	€ 161.433	€ 424.567	€ -	€ -
Actieplan CO2 reductie (Wagenparkadviseur)	n.t.b.	€ 85.000	€ 23.416	€ 61.584	€ -	€ -
12 Innovatieve mobiliteitsaanpak						
Beïnvloeden rijgedrag	VO	€ 100.000	€ 27.548	€ 72.452	€ -	€ -
Mobiliteitsplatform Maasvlakte/Europoort (MaaS)	Havenbedrijf	€ 400.000	€ 110.193	€ 156.473	€ -	€ 133.333
Mobility as a Service Rotterdam The Hague Airport (RTHA)	VO	€ 2.000.000	€ 826.446	€ 173.554	€ 500.000	€ 500.000
13 Logistieke maatregelen						
Logistiek in de stad (City hubs & City logistics lab) en logistiek makelaars	VO	€ 440.000	€ 121.212	€ 148.788	€ 170.000	€ -
Logistiek platform	VO	€ 225.000	€ 61.983	€ 88.017	€ -	€ 75.000
Totaal exclusief samenloopdeel 2020-2022		€ 24.375.650	€ 6.056.234	€ 10.481.989	€ 1.851.060	€ 5.986.367
Maximale budgettoezegging 2019 per 21 november 2019		€ 33.489.583	€ 8.264.463	€ 10.000.000	€ 5.800.000	€ 3.506.125
14 Overloop van KTA 2018						
Publiekscampagne ZuidMeugel jaarschijf 2019	VO	€ 340.000	€ 113.122	€ 68.439	€ 17.110	€ 141.329
Onderbenutting logistieke efficiëncy (circa € 6,5 ton plus BBV € 2,5 ton)	VO	€ 900.000		€ 900.000		
Tactisch Kader 2019-2024 Regionale Bereikbaarheid GOO	Bereik!	€ 91.645		€ 41.468		€ 50.177

Bijlage D: Automated Vehicles Last Mile (AVLM)

Aanvrager	Projecten	Totaalinvestering van alle partijen			Subsidie van MRDH				
		MRDH, maximale bijdrage	Gemeenten & derden minimale bijdrage	Investering excl. BTW	2019	2020	2021	2022	
Gemeente Den Haag	AVLM-1	Binckhorst shuttle – Den Haag	2.000.000	2.000.000	4.000.000		1.000.000	1.000.000	
Gemeente Zoetermeer	AVLM-2	Dutch Innovation Park shuttle – Zoetermeer	2.000.000	2.000.000	4.000.000			1.000.000	1.000.000
ADaaS / Gemeente Den Haag	AVLM-3	HagaZiekenhuis shuttle	595.000	595.000	1.190.000	595.000			
Gemeenten Schiedam & Vlaardingen	AVLM-4	LOAV shuttle	2.000.000	2.207.000	4.207.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Gemeente Leidschendam-Voorburg	AVLM-5.1	Mall of the Netherlands shuttle	296.000	296.000	592.000	296.000			
Gemeente Leidschendam-Voorburg	AVLM-5.2	Mall of the Netherlands shuttle	1.704.000	6.094.700	7.798.700		852.000	852.000	
Gemeente Capelle a/d IJssel	AVLM-6	Parkshuttle 3.0 Rivium, extra shuttles op bestaande baan	2.000.000	2.000.000	4.000.000			1.000.000	1.000.000
ADaaS	AVLM-7	Rotterdam-The Hague Airport – Rotterdam	2.000.000	3.123.000	5.123.000	1.000.000	1.000.000		
Gemeente Delft / TU Delft?	AVLM-8	TU Delft Technopolis & RADD shuttle – Delft	2.000.000	5.429.000	7.429.000		1.000.000	1.000.000	
	AVLM-9	Andere projecten	-	-	-				-
		Totaal realisatie testlocaties	14.595.000	23.744.700	38.339.700	2.391.000	4.352.000	5.352.000	2.500.000
MRDH	AVLM-21	Gezamenlijk onderzoek (incl. themabijeenkomsten)	200.000	200.000	400.000	79.000	121.000		
MRDH	AVLM-22	Programmaorganisatie	105.000		105.000	30.000	25.000	25.000	25.000
MRDH	AVLM-23	Communicatie en marketing	100.000		100.000		32.000	33.000	35.000
		Totaal procesbudget	405.000	200.000	605.000	109.000	178.000	58.000	60.000
		Totaal Programma	15.000.000	23.944.700	38.944.700	2.500.000	4.530.000	5.410.000	2.560.000

Bijlage E: R-net

Buslijn	Traject	Onderdeel	Investering	2018	2019	2020	2021	2022 en 2023
403 en 404	Spijkenisse-Hellevoetsluis en Spijkenisse-Brielle	Haltevoorzieningen *	1.454.000	80.000	686.000	200.000	20.000	468.000
		Fietsvoorzieningen **	440.000		170.000	270.000		
		Aanpassingen kruisingen	10.000		2.500	7.500		
		Doorstromingsmaatregelen	50.000			50.000		
36	Den Haag Leijenburg-Naaldwijk-Schiedam	Haltevoorzieningen *	880.000		205.000	665.000	10.000	
		Fietsvoorzieningen **	200.000			100.000	100.000	
		Aanpassingen kruisingen	20.000				20.000	
		Doorstromingsmaatregelen	50.000				50.000	
55	Zoetermeer Centrum West - Pijnacker station - Delft Centraal station	Haltevoorzieningen *	1.218.000		287.000	916.000	15.000	
		Fietsvoorzieningen **	240.000			120.000	120.000	
		Aanpassingen kruisingen	10.000				10.000	
		Doorstromingsmaatregelen	50.000				50.000	
170 en 173	Station Rodenrijs - stations Zoetermeer - Zoetermeer Centrum West, Rodenrijs - Bergschenhoek - Bleiswijk - Zoetermeer Centrum West	Haltevoorzieningen *	1.464.000		348.500	1.100.500	15.000	
		Fietsvoorzieningen **	340.000			170.000	170.000	
		Aanpassingen kruisingen	10.000				10.000	
		Doorstromingsmaatregelen	50.000				50.000	
	Totaal		6.486.000	80.000	1.699.000	3.599.000	640.000	468.000
	* Verrekeningen met reclameinkomsten nog niet meegenomen		PM					
	** Fietsvoorzieningen 50% voor de wegbeheerder		610.000					
	Benodigd maximaal MRDH-budget		5.876.000	841.000	858.000	3.264.000	445.000	468.000

Bijlage F: ITS-projecten

BETER BENUTTEN VERVOLG ITS HAAGLANDEN		Realisatie en planning		BETER BENUTTEN VERVOLG ITS ROTTERDAM		Budget Realisatie	
		Budget				Budget	Realisatie
lenW	Landelijke ITS-thema's (inclusief BTW)	€ 5.000.000	€ 5.000.000	lenW	Landelijke ITS-thema's (inclusief BTW)	€ 5.000.000	€ 5.000.000
MRDH	Landelijke ITS-thema's	€ 691.786	€ 176.779	MRDH	Landelijke ITS-thema's	€ 746.537	€ 196.041
MRDH	Landelijke C-ITS en Info diensten	€ 797.796	€ 42.720	MRDH	Landelijke C-ITS en Info diensten	€ 789.818	€ 42.720
MRDH	Landelijke Algemene kosten Talking Traffic	€ 777.977	€ -	MRDH	Landelijke Algemene kosten Talking Traffic	€ 834.679	€ -
MRDH	Bijdrage regio C-ITS en landelijke thema's		€ 1.870.286	MRDH	Bijdrage regio C-ITS en landelijke thema's		€ 1.922.076
MRDH	Additionele bijdrage kruispunttopologie		€ 9.258	MRDH	Additionele bijdrage kruispunttopologie		€ 11.436
	Subtotaal landelijke thema's	€ 7.267.559	€ 7.099.043		Subtotaal landelijke thema's	€ 7.371.034	€ 7.172.273
MRDH	iVRi's	€ 1.900.000		Rotterdam	iVRi's	€ 1.000.000	€ 1.000.000
	<i>Den Haag</i>		€ 782.000		iVRi's		
	<i>Rijswijk</i>		€ 187.000	MRDH	<i>Rotterdam via de VO</i>	€ 751.000	€ 751.000
	<i>Wassenaar N44</i>		€ 68.000	MRDH	<i>Nissewaard via de VO</i>	€ 85.000	€ 85.000
	<i>Wassenaar-Duinrellcorridor (RWS)</i>		€ 51.000				
	<i>Delft</i>		€ 272.000				
	<i>Leidschendam-Voorburg</i>		€ 68.000				
	<i>Zoetermeer (nog aan te vragen)</i>		€ 68.000				
MRDH	Topologie en overige kosten installatie iVRi's		€ 202.652	MRDH	Topologie en overige kosten installatie iVRi's	€ 205.133	€ 205.133
MRDH	OV prioritering	€ 500.000	€ 9.000	MRDH	OV prioritering reservering	€ 81.758	
MRDH	Personele ondersteuning	€ 210.308	€ 210.308	MRDH	Personele ondersteuning	€ 349.000	€ 349.000
MRDH	Onvoorzien en afronding	€ 122.133		MRDH	Onvoorzien en afronding	€ 157.075	
	Subtotaal Talking Traffic	€ 2.732.441	€ 1.917.960		Subtotaal Talking Traffic	€ 2.628.966	€ 2.390.133
MRDH	Vrijval, in te zetten voor ITS en Talking Traffic		€ 982.997	MRDH	Vrijval, in te zetten voor ITS en Talking Traffic		€ 437.594
Totaal		€ 10.000.000	€ 10.000.000	Totaal		€ 10.000.000	€ 10.000.000

Bijlage G: Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland

Aanvager	Nr.	Project	Totaalinvestering van alle partijen				Subsidie via MRDH		
			Rijksbijdrage	MRDH	Derden	Totaal-investering	t/m 2018	2019	2020
Vlaardingen	S0V	Deklaag OWN Marathonweg	800.000		0	800.000		800.000	
Rotterdam	S0R	Deklaag OWN Rozenburg	700.000		0	700.000		700.000	
					0				
Vlaardingen	M1	Rondje Krabbepark en even.terrein			1.222.000	2.623.000			
Vlaardingen	M2	Krabbeparkverbinding naar Westwijk	1.401.000		616.000	616.000		1.401.000	
Vlaardingen	M3	Aankleding Krabbepark/pas			1.462.000	1.462.000			
Vlaardingen	M4	Fietspad N-Z bij Volksbos	2.021.000	500.000	600.000	3.121.000		2.021.000	500.000
Recreatieschap	M5	Herinrichting Oeverbos Oost	0		1.554.000	1.554.000			
Vlaardingen	M6	Verbinding Zuidbuurt - Oeverbos	103.000		0	103.000		103.000	
Vlaardingen	M7	Fietspad op Delflandse dijk	300.000	300.000	0	600.000		300.000	300.000
Rotterdam	M8	Verleggen knik waterkering	3.655.000		-602.000	3.053.000		3.655.000	
Rotterdam	M9	Grondwal Rozenburg			1.572.000	1.572.000			
Rotterdam	M10	Parkw eide Oostrand	0		1.639.000	1.639.000			
Rotterdam	M11	Speeleiland	0		200.000	200.000			
Rotterdam	M12	Voetpad Groene Gordel	239.000		131.000	370.000		239.000	
Rotterdam	M13	Opknappen Groene Gordel	540.000		0	540.000	389.500	150.500	
hoogheemraadschap	M14	Waterharmonica	6.776.860		4.100.000	10.876.860	1.736.350	5.040.510	
Vlaardingen	M15	Marathonweg	0	1.850.000	3.000.000	4.850.000			1.850.000
Vlaardingen	M16	Spoorkruising Marathonweg	0	5.450.000	10.650.000	16.100.000	5.450.000		
Vlaardingen	M17	Krabbepas - Broekpolder	1.288.184		0	1.288.184	1.011.020	277.164	
					0				
Recreatieschap	B1	Meerkosten beheer noordoever	797.100		0	797.100		797.100	
Rotterdam	B2	Meerkosten beheer zuidoever	1.338.000		0	1.338.000		1.338.000	
					0				
Vlaardingen/hoogheemraadschap	R1	Reservering artikel 7, lid 12 noordoever 70%	954.220		-954.220			954.220	
Rotterdam	R2	Reservering artikel 7, lid 12 zuidoever 30%	408.951		-408.951			408.951	
	C1	BTW Compensatiefonds	3.054.545		-3.054.545				
hoogheemraadschap	M14	BTW Waterharmonica	1.423.140		-1.423.140			1.423.140	
		Totaal	25.800.000	8.100.000	20.303.144	54.203.144	8.586.870	19.608.585	2.650.000
		tweede tranche cursief gedrukt							
		Rijksbijdrage inclusief BTW; Prijspeil 2015							
		Maximale storting in BDU door Rijk	22.745.455						
		Maximale bijdrage MRDH	8.100.000						
		Maximale subsidie	30.845.455						

Bijlage H In 2018 afgesloten projecten

In 2018 is een aantal projecten gerealiseerd en ook financieel afgesloten. De vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. De status is per 1 februari 2019.

Aanvrager	Project	Project	Cat
Gemeente Albrandswaard	16FAL0102	Fietsvoorziening Dorpsdijk - route 476	FKM
Gemeente Albrandswaard	16FAL0111	Fietsvoorziening Tijsjesdijk - route 11	FKM
Gemeente Barendrecht	17WBA0201	Openstelling onderdoorgang A29 deel 2 (RTD-BBV-029)	VMWS
Gemeente Barendrecht	17WBA0228	Openstelling onderdoorgang A29 deel 3 Barendrechtseweg (RTD-BBV-029)	VMWS
Gemeente Brielle	BIBIV3082	30 km/h -zone Anna Hoevestraat	VV
Gemeente Capelle aan den IJssel	16KCA0120	Fietsstalling metrohalte Capelle Centrum	FKM
Gemeente Capelle aan den IJssel	17VCA0224	Uniforme voorrangsregeling fietsers op rotondes	VV
Gemeente Delft	16FDE0145	Asfalteren fietsoversteek kruispunt Westlandseweg – Beatrixlaan (BBV)	FKM
Gemeente Delft	14FDT001	Uitbreiden fietsenstalling Coenderpark	FKM
Gemeente Delft	17FDE0230	Fietspad Martinus Nijhofflaan	FKM
Gemeente Den Haag	15FDG001	Fietsparkeren binnenstad Den Haag Nobelstraat	FKM
Gemeente Den Haag	16FDH0023	Fietsvoorzieningen Zuiderparklaan	FKM
Gemeente Den Haag	16VDH0165	Schoolomgevingen Den Haag 2016/2017	VV
Gemeente Den Haag	16FDH0108	Fietsvoorzieningen Bankastraat	FKM
Gemeente Den Haag	16EDH0072	Verkeersparcours 2016 en 2017	VV
Gemeente Den Haag	16KDH0129	Handhaven fietsdepot 2016	FKM
Gemeente Den Haag	16VDH0162	Kwaliteit Fietspad 2015 Cluster Noordweg - tussen de Kwaklaan en de Leyweg- deel	FKM
Gemeente Den Haag	17EDH0216	Biking2skool 2017	VV
Gemeente Den Haag	17EDH0266	Voorlichting jonge bestuurders tussen 12 en 25 jaar	VV
Gemeente Den Haag	17EDH0325	Bob-sport Den Haag 2017	VV
Gemeente Den Haag	17VDH0294	Schoolomgevingen Den Haag 2017	VV
Gemeente Den Haag	17EDH0326	Verkeerseducatie Ouderen Den Haag 2017	VV
Gemeente Den Haag	16EDH0069	Veilig leren Fietsen 2016 en 2017	VV
Gemeente Den Haag	17WDH0190	Verbreding toerit knooppunt Ypenburg van Laan van Delfmiet naar A4R (HGL-BBV-008)	VMWS
Gemeente Den Haag	17VDH0318	Blackspot aanpak Den Haag 2017 (Beresteinlaan - Meppelweg)	VV
Gemeente Hellevoetsluis	16EHE0124	Verkeerseducatie Hellevoetsluis 2016	VV
Gemeente Krimpen a/d IJssel	KYKYV03037	Fietspad en verkeerseducatie Krimpenerwaard College	VV
Gemeente Lansingerland	LALAF02380	Regionale fietsroute 7 LALAF02380	FKM
Gemeente Lansingerland	LALAF02611	Fietspad Kasteel-Rodenrijs (str) LALAF02611	FKM
Gemeente Leidschendam-Voorburg	16VLV0135	Reconstructie Kolfschotenlaan / Veurs college	VV
Gemeente Leidschendam-Voorburg	16FLV0167	Fietsenstalling Randstadrail station Leidschendam-Voorburg	FKM
Gemeente Leidschendam-Voorburg	17FLV0332	Vietweg tussen de De Ruyterstraat en de Noordelijke Verbindingsweg (BBV)	FKM
Gemeente Maassluis	MAMAE03021	Aanleg bushaltes Laan 1940 - 1945	OV
Gemeente Maassluis	17EMA0232	Verkeerseducatie 2017	VV
Gemeente Midden-Delfland	12AMD001	Hooipolderweg	VMWS
Gemeente Nissewaard	17ENI0319	Verkeerseducatie Nissewaard 2017	VV
Gemeente Nissewaard	16FNI0127	Brug over de sluis bij Spijkenisserbrug (RTD-BBV-037)	FKM
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	15VPP003	Bordbusters "De scholen zijn weer begonnen" 2016 en 2017	VV
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	16MPN0036	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Pijnacker-Nootdorp	VMWS
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	15VPP002	30km/u-zone Pijnacker-Noord, Heesterbuurt	VV
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	16FPN0105	Fietspad Laan van Nootdorp-Sportparkweg	FKM
Gemeente Rijswijk	13VRK001	Verkeerseducatie	VV
Gemeente Rijswijk	16VRK0155	VRI Beatrixlaan (BB27a3)	VMWS
Gemeente Rijswijk	16VRK0117	Verkeersveiligheid Laan van Oversteen/ Laan van Zuidhoorn	VV
Gemeente Rijswijk	16MRK0026	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Rijswijk (BB27f)	VMWS
Gemeente Rijswijk	16VRK0079	Veilige schoolomgeving 2016-2017	VV

Aanvrager	Project	Project	Cat
Gemeente Rotterdam	RDRDF03067	Fietspaden Brielselaan (RTD- BBV-017)	FKM
Gemeente Rotterdam	RDRDF02750	Fietspad Volgerweg RDRDF02750	FKM
Gemeente Rotterdam	16KRO0008	Fietsparkeren Wilhelminaplein (QWRV)	FKM
Gemeente Rotterdam	16KRO0121	Fietsvoorzieningen Goudse Rijweg - Vlietlaan route 08	FKM
Gemeente Rotterdam	RDRDV03061	Blackspot Zuiderparkweg - Slinge	VV
Gemeente Rotterdam	17TRO0329	Bushalte Driemanssteeg	OV
Gemeente Rotterdam	16VRO0128	Blackspot Groene Kruisweg - Laning	VV
Gemeente Rotterdam	17VRO0215	Blackspot Schiedamseweg - Grote Visserijstraat	VV
Gemeente Rotterdam	16VRO0133	Blackspot Colosseumweg - Beukendaal	VV
Gemeente Rotterdam	17ORO0192	Aanleg bushaltes Hoek van Holland Strandweg en badweg	OV
Gemeente Rotterdam	RDRDV03062	Blackspot Schiekade-Teilingerstraat	VV
Gemeente Rotterdam	16VRO0131	Blackspot Matlingeweg - Galateestraat	VV
Gemeente Rotterdam	17FRO0211	Fietspad Proveniersplein - Stationssingel route 426	FKM
Gemeente Rotterdam	17ERO0254	Verkeerseducatie Rotterdam 2017	VV
Gemeente Rotterdam	RDRDV03024	BS Pascallweg-Catullusweg RDRDV03024	VV
Gemeente Rotterdam	18WRO0340	Bijdrage Rotterdam 2018 Nieuw Waterland	VMWS
Gemeente Rotterdam	17FRO0312	Fietsparkeren OV-haltes	FKM
Gemeente Rotterdam	RDRDV03057	Sanering Blackspot Kreekhuisenlaan - Grote Kreek/ Reyerdijk	VV
Gemeente Rotterdam	16FRO0100	Fietspad Grote Stern - route 07	FKM
Gemeente Schiedam	SCSCC02756	Stedelijke distributie Schiedam (QWRV) SCSCC02756	VMWS
Gemeente Schiedam	SCSCV01462	Fietspad Nieuw Mathenessestraat SCSCV01462	VV
Gemeente Schiedam	16FSC0122	Asfalteren fietspad s' Gravelandseweg zuid - route 414	FKM
Gemeente Schiedam	17VSC0217	Rotonde Laan van Bol's - Van Beethovenlaan	VV
Gemeente Schiedam	16FSC0090	Fietspad Poldervaartroute viaduct Hoekselijn	FKM
Gemeente Vlaardingen	16WVL0053	Verbetering knooppunt Vijfsluizen (RTD-BBV-018)	VMWS
Gemeente Vlaardingen	18WVL0339	Bijdrage Vlaardingen 2018 Nieuw Waterland	VMWS
Gemeente Vlaardingen	VLVLF03075	Fietsverbinding Vulcaanweg (RTD-BBV-036)	FKM
Gemeente Vlaardingen	16WVL0052	Spoorkruising Marathonweg	VMWS
Gemeente Vlaardingen	16WVL0053	Verbetering knooppunt Vijfsluizen	VMWS
Gemeente Wassenaar	16FWA0040	Fietsmaatregelen centrum	FKM
Gemeente Wassenaar	16MWA0042	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Wassenaar BB27f	VMWS
Gemeente Wassenaar	14VWR003	Rijnlandroute, aansluiting Maaldrift	VV
Gemeente Westland	14VWD007	verk.maatreg.Boomawatering fase 2 aanl. V.Ruijvenl	VMWS
Gemeente Westland	16VWE0164	Kleine verkeersaanpassingen centrum Kwintshuil	VV
Gemeente Westland	16VWE0174	School-thuisroute fase 3 T-splitsing Groenpad/Poeldijkseweg	VV
Gemeente Westland	17VWE0225	School-thuisroute fase 3 - Burgemeester Cramerlaan/ Veilingweg	VV
Gemeente Westland	17FWE0273	Fietsvoorzieningen Lange Kruisweg	FKM
Gemeente Westland	17VWE0324	School-thuisroute 4e fase Opstalweg Naaldwijk	VV
Gemeente Westland	17EWE0231	School-thuisroute Arckelweg	VV
Gemeente Westland	17VWE0275	School-thuisroute 3e fase fietsvoorz. Hoogwerf te Naaldwijk	VV
Gemeente Westvoorne	WVWVE02834	Verkeersleerkracht Westvoorne WVWVE02834	VV
Gemeente Zoetermeer	13MZR002	gebiedsaanpak Z'meer fietsnetwerk bedrijventerrein	FKM
Gemeente Zoetermeer	14AZR001	Kruising Amerikaweg - Vorstiusrode	VV
Gemeente Zoetermeer	15VZR003	Kruising Schoolstr., V. Dieslaan, Clauslaan, Stolberglaan	VV
Gemeente Zoetermeer	15FZR004	Verbeteren fietsparkeren Dorpsstraat	FKM
Gemeente Zoetermeer	14VZR003	Verwijderen of aanpassen obstakels in fietspaden	FKM
Gemeente Zoetermeer	14VZR003	School-thuisroutes Zoetermeer	VV
Gemeente Zoetermeer	15TZR001	Geluidsmaatregelen Oosterheemlijn	OV
Gemeente Zoetermeer	16EZO0051	Praktische fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2016/2017	VV
Gemeente Zoetermeer	16VZO0075	Kruising Kadelaan / Zijderwerf	VV
Gemeente Zoetermeer	17VZO0197	Kruising Van Aalstlaan, Dumeelaan, Gaardedreef, Van Aalstlaan	VMWS
Gemeente Zoetermeer	17VZO0206	Verhoogde fiets en voetgangersoversteken (attentieverhoging)	VV

Aanvrager	Project	Project	Cat
Prorail	10FDN001	Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen NS stations 2010	FKM
Prorail	SRSRP02593	Fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten (3e t	FKM
Prorail	SRSRP02807	Fietsparkeervoorz. bij OV knooppunt (4e tranche) S	FKM
Havenbedrijf Rotterdam	16FHA0142	Fietsmaatregelen havengebied (RTD-BBV-021)	OV
Havenbedrijf Rotterdam	16WHA0067	Ombouw kruispunt N218	VMWS
Havenbedrijf Rotterdam	16OHA0187	CV en OV maasvlakte en Europoort (RTD-BBV-024)	OV
Havenbedrijf Rotterdam	17OHA0186	COV Waal-Eemhaven en Botlek (RTD-BBV-039)	OV
Provincie Zuid-Holland	ZHZHM02436	N57/N218 ongelijkvloerse kruising ZHZHM02436	VMWS
Provincie Zuid-Holland	13MSH018d	DRIPS Delft A4	VMWS
Provincie Zuid-Holland	16DPZ0076	Drip N470 Delft A4	VMWS
Provincie Zuid-Holland	13FZH003	sterfietsroute fietsverbinding Vietspolderplein	FKM
Provincie Zuid-Holland	13FZH001	Combitunnel Westerlee	FKM
De Verkeersonderneming	16MVO0058	Gebiedsaanpak Wonen en werken 2015-2017 (2016) (BBV)	VMWS
De Verkeersonderneming	17MVO0176	Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (2017) (RTD-BBV-003)	VMWS
RET	RERDO02275	Tramplus Ridderkerklijn RERDO02275	OV
RET	REREM03028	Toegankelijke tramhaltes 's-Gravenweg - Essenlaan	OV
RET	16TRE0030	Toegankelijke tramhaltes Van den Hoonaardstraat	OV
RET	17TRE0209	toegankelijke tramhalte Nw. Binnenweg - Bloemkwekerstr. (Stadstram)	OV
RET	16ORE0049	Toegankelijke tramhaltes Van Vollenhovestraat	OV
Rijkswaterstaat	RWRWD03081	Incidentmanagement (BB43)	VMWS
TU Delft	16FDE0173	Pieken in de fietsintensiteiten Jaffalaan (HGL-BBV 009)	FKM
TU Delft	16MMR0001d	Bereikbaarheid Sciencepark Zuid (BBV HGL)	VMWS
Gemeente Leiden	14FDN002	Onderdoorgang A44 - Niels Borhweg - fase 1 BB42	VMWS
Gemeente Gouda	16DDN0139	DVM Zuidvleugel	VMWS
Sportservice Zuid-Holland	17EDN0259	curs. Instructie Verantwoord Alcoholgebruik (IVA) voor de BOB-camp.	VV

Bijlage I Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking

In juli 2016 is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld. De projecten en programma's in de verkenningsfase tot en met realisatie zijn in het IPVa beschreven. Daarnaast zijn er onderwerpen die als beleid worden uitgewerkt: geen investeringen maar wel van belang voor de te behalen doelen van de UAB. De volgende onderwerpen worden in 2019 nader uitgewerkt:

Discipline	Beleidsuitwerking
Integraal beleid	Verstedelijkingsalliantie: in samenhang ontwikkelen van verstedelijking en mobiliteitssysteem
Integraal beleid	Gebiedsgerichte aanpak: op verzoek van gemeenten in een afgebakend gebied integrale oplossingen aandragen voor mobiliteit, verstedelijking en economie
Openbaar vervoer	Tarievenkader OV
Openbaar vervoer	Jaarlijkse vervoerplannen: Effectiever inzetten op de UAB-doelen
Openbaar vervoer	Maatwerk, o.a. in relatie met gemeentelijk doelgroepenvervoer en Regiotaxi
Openbaar vervoer	Slimme Mobiliteits Aanpak Rotterdam Den Haag (SMARD), gericht op het maximaal benutten capaciteit OV-netwerk
Fiets	Ontwikkeling aanpak verbetering regionaal fietsnetwerk
Ketenmobiliteit	Programma OV knooppunten: Uitwerking ketenmobiliteit knooppunten gericht op verhoging reizigerskwaliteit: en capaciteit ketenvoorzieningen: fietsparkeren, PenR, OV-overstap en verblijfskwaliteit, gerelateerd aan een bredere lokale gebiedsontwikkeling en –beheer
	Actieplan CO2-reductie
Auto	Onderzoek toekomst wegennet in relatie met verstedelijking en mobiliteitstransitie (zie afspraak MIRT-onderzoek en UAB)
Auto	Onderzoek wegennet Wassenaar e.o. na opening Rijnlandroute
Innovatie/ITS	Innovatiefonds MRDH-HTM-RET
Verkeersveiligheid	Vertaling Strategische Plan Verkeersveiligheid naar regionale/lokale actieplannen

Bijlage J Afkortingenlijst

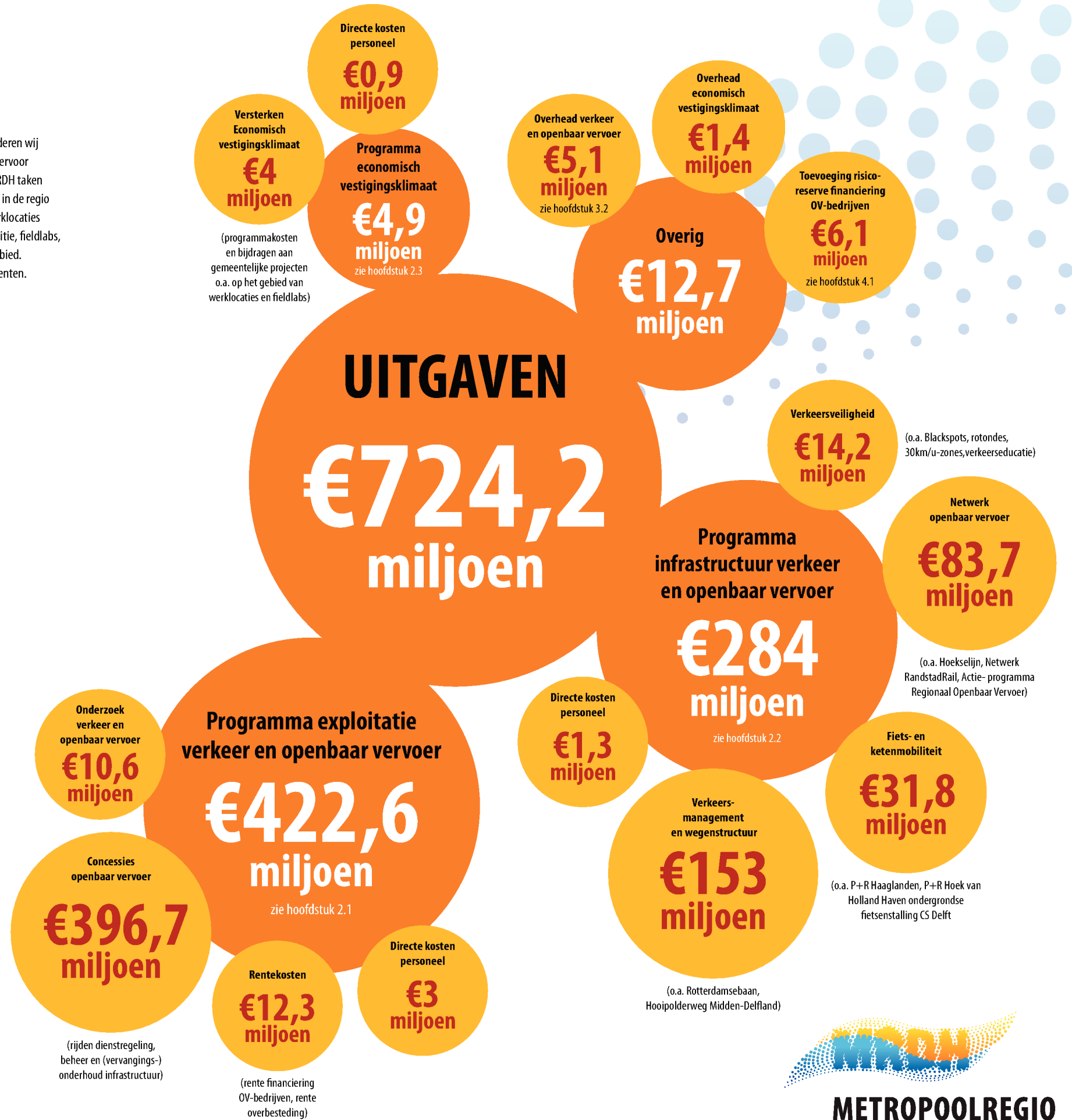
BDU	Brede Doeluitkering
BO	Bestuurlijk Overleg
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
KTA	Korte Termijn Aanpak
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
OV	Openbaar Vervoer
P+R	Parkeer en Reis
RWS	Rijkswaterstaat
VAT-kosten	Kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
VV	Verkeer en Vervoer

Begroting MRDH 2020

in één oogopslag in beeld

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van, voor en door 23 gemeenten en heeft als verlengd lokaal bestuur de status van vervoerregio vanuit de Rijksoverheid gekregen. Daarmee heeft de MRDH wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer. Als opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag, verlenen wij concessies aan vervoerbedrijven. Daarnaast verstrekken wij subsidies voor diverse verkeer- en vervoerprojecten en voor beheer,

onderhoud en vervanging van OV-infrastructuur en bevorderen wij innovatieve mobiliteitsoplossingen. De MRDH ontvangt hiervoor rechtstreeks middelen van het Rijk. Daarnaast heeft de MRDH taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio Rotterdam Den Haag, op het gebied van onder andere werklocaties (bedrijventerreinen, detailhandel, kantoren), energietransitie, fieldlabs, arbeidsmarkt-onderwijs en economie van het landelijk gebied. De MRDH ontvangt hiervoor een bijdrage van de 23 gemeenten.





METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Kadernota MRDH begroting 2020

1. Inleiding

In de Financiële verordening MRDH 2015 is opgenomen dat het algemeen bestuur, voorafgaand aan het voor zienswijze bij de gemeenten indienen van de concept begroting, een uitgangspuntennota vaststelt voor de kaders van het volgende begrotingsjaar. Deze kadernota is de bedoelde uitgangspuntennota en dient voor het opstellen van de begroting 2020 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna: MRDH).

2. Opzet programmabegroting

De begroting 2020 dient te voldoen aan het Besluit begroting en verantwoording (hierna: BBV) en de Financiële verordening MRDH. Autorisatie van de begroting door het algemeen bestuur vindt plaats op het niveau van de programma's.

Programma-indeling

In de begroting 2020 worden evenals in de begroting 2019 de volgende programma's opgenomen:

1. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer
2. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer
3. Economisch Vestigingsklimaat

De eerste twee programma's betreffen de wettelijke taak verkeer en vervoer. Het derde programma betreft de taak economisch vestigingsklimaat.

De beleidstoelichtingen in de begroting 2020 zullen zoveel mogelijk compact en operationeel van aard zijn. Het strategisch kader vormt daarvoor de basis, net zoals in de begroting 2019.

Conform het BBV dient evenals in de begroting 2019 een apart overzicht van de kosten van overhead te worden opgenomen. In de programma's wordt alleen het deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces (het uitvoeren van de taken van de MRDH).

3. Strategisch kader

Het strategische kader wordt net als in de begroting 2019 gevormd door de vier ambities uit de Strategische Agenda MRDH die tegelijkertijd met de begroting 2020 door het algemeen bestuur wordt vastgesteld: vernieuwen economie, versterken stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie. De programma's in de begroting worden net als in de begroting 2019 gekoppeld aan deze vier ambities. Daarbij blijven vigerende beleidsdocumenten zoals de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de Roadmap Next Economy onverminderd van kracht. Vanzelfsprekend wordt ook aandacht geschonken aan de going concern taken, zoals deze rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke taken die de MRDH heeft op het gebied van het regionale verkeer en vervoer, zoals het aansturen van de regionale OV-concessies en het doen van investeringen in de infrastructuur.



4. Financieel kader

Voor de jaarschijf 2020 dient het in de begroting 2019 van de MRDH opgenomen meerjarig kader als uitgangspunt. Dit meerjarig kader wordt aangepast aan de hand van:

- de verwachte realisatiecijfers 2018. De jaarrekening 2018 betreft een peilmoment van de meerjarige projecten en hieruit volgt een eventuele bijstelling van de jaarschijven binnen de projectbegroting;
- de verwachte bijstellingen 1^e begrotingswijziging 2019. Zie vorige punt;
- de aanvullende ontwikkelingen. Het gaat dan om voorstellen vanuit de bestuurscommissie waarover in de begroting nog een besluit moet worden genomen;
- de indexering (zie 4.1 en 4.2).

Hierna wordt nader op programmaniveau aandacht besteed aan het financieel kader.

4.1 Financieel kader programma's verkeer en vervoer

Budgettaire kader

Het budgettaire kader voor de begrotingsprogramma's verkeer en vervoer betreft de beschikbare Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU-middelen) van het Rijk. De verwachting is dat de MRDH de komende jaren tijdelijk meer middelen besteedt dan zij aan middelen ontvangt. Het kader voor dit (tijdelijke) tekort is bepaald in de begroting 2019 en sluit aan bij de wettelijke termijn voor structureel evenwicht. Dit houdt in dat de maximale periode voor het tijdelijke tekort drie achtereenvolgende kalenderjaren bedraagt. Een tekort in 2020 moet dus uiterlijk in 2023 zijn aangezuiverd. De meest recente inzichten in de meerjarenraming op basis van de huidige projectenportefeuille voldoen aan dit criterium. Met ingang van begrotingsjaar 2018 wordt voor het ramen van de lasten de verwachte daadwerkelijke voortgang van de gesubsidieerde en nog te subsidiëren projecten als maatstaf genomen.

Voor de kleine investeringsprojecten geldt evenals in 2019 een subsidieplafond van € 30 miljoen.

Financiering

De MRDH verstrekt op een tweetal terreinen leningen:

- aan vervoerbedrijven ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur (op grond van besluit algemeen bestuur 9 december 2016);
- aan vervoerbedrijven voor het aanschaffen van bussen (op grond van de Verordening bussenleningen 2017, besluit algemeen bestuur 21 december 2017).

Vanwege het verwachte tijdelijke tekort op de BDU-middelen worden voor het verstrekken van de genoemde leningen ook leningen aangetrokken. Daarnaast zullen er leningen worden aangetrokken om het verwachte tijdelijke liquiditeitstekort te financieren.

De hiermee samenhangende rentelasten en rentebaten (inclusief de te hanteren risico-opslagen) worden integraal verwerkt in de begroting 2020.

Indexering programma's verkeer en vervoer

Tot en met de begroting 2019 werden de BDU-middelen en de daarmee samenhangende lasten op basis van het op dat moment laatst bekende prijspeil t-2 begroot. Dat wil zeggen



dat in de begroting 2019 (jaar t) volgens prijspeil 2017 (jaar t-2) werd begroot. Voor het subsidiejaar 2019 wordt voor de openbaar vervoer concessies reeds gewerkt met een voorcalculatorisch prijspeil 2019. Dat betekent dat in de begroting 2020 ook met dit prijspeil 2019 kan worden gerekend (jaar t-1). Voor beide programma's verkeer en vervoer zal van dit prijspeil worden uitgegaan. De verwachting is dat dit prijspeil beter aan zal sluiten met de werkelijkheid dan het t-2 prijspeil. In het begrotingsjaar zelf vindt via een begrotingswijziging de eventueel resterende noodzakelijk prijspeilcorrectie plaats.

4.2 Financieel kader programma Economisch Vestigingsklimaat

Indexering programma Economisch vestigingsklimaat

De indexering van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat van prijspeil 2019 naar prijspeil 2020 sluit aan op het indexeringskader wat de MRDH namens de colleges van negen MRDH gemeenten heeft ontvangen. De gemeente Zoetermeer heeft deze kaderstelling gecoördineerd. Zie hiervoor bijlage 2. De colleges van de overige 14 MRDH gemeenten sluiten zich bij deze werkwijze aan en sturen geen aparte kaderbrief.

Werkwijze indexeringskader MRDH gemeenten

Evenals in het kader voor 2019 is er door de gemeenten een splitsing aangebracht tussen een indexcijfer voor loonkosten en een indexcijfer voor materiële kosten. Het indexcijfer is verder gebaseerd op de in de macro economische verkenning 2019 (MEV 2019) van september 2018 van het Centraal Planbureau opgenomen indexcijfers. Aangezien 2019 het laatst bekende jaar is in de MEV 2019, wordt bij wijze van aannames voor 2020 uitgegaan van de geprognosticeerde cijfers voor 2019. De eerdere inschattingen voor 2018 en 2019 worden geactualiseerd en betrokken bij het ingeschatte percentage voor 2020.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten bedraagt de indexering voor 2020 ten opzichte van het basisjaar 2019:

- 3,9% voor de loonkosten en
- 3,6% voor de materiële kosten.

Op basis van deze voorgeschreven indexering stijgt de inwonerbijdrage voor het programma Economisch Vestigingsklimaat van € 2,58 voor de begroting 2019 naar € 2,68 voor de begroting 2020. Dit is weergegeven in de volgende tabel:

	basistarief 2019 (Kadernota MRDH begroting 2019)	Indexering	tarief 2020
Salariscomponent (loongevoelig)	0,73	3,9%	0,76
materiële component (niet-loongevoelig)	1,85	3,6%	1,92
	2,58		2,68

Van deze inwonerbijdrage van € 2,68 zal maximaal € 1,11 worden ingezet voor de dekking van apparaatslasten Economisch Vestigingsklimaat. Dit is als volgt berekend: het basisbedrag van 2019 (kadernota/ begroting 2019) zijnde € 1,07 voor de dekking van apparaatslasten geïndexeerd volgens de loongevoelige index van 3,9%. In de bijlage is een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente opgenomen.



METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Deze indexering stelt de MRDH in staat om de noodzakelijke stijging van de vaste apparaatslasten te dekken. Het gaat dan bijvoorbeeld om verplichte salarisstijgingen op grond van de cao gemeenten en overige verplichte contractuele kostenstijgingen zoals de huurovereenkomst van het pand aan de Westersingel. Het grootste deel van het programmabudget Economisch Vestigingsklimaat betreft cofinanciering voor projecten in de regio, via een bijdrage aan gemeenten. Om jaarlijks op een gelijk investeringsniveau te kunnen blijven is een indexering nodig.

5. Paragrafen

De volgende paragrafen maken deel uit van de begroting 2020:

- **Bedrijfsvoering**

In de paragraaf bedrijfsvoering wordt onder andere ingegaan op de MRDH-organisatie en de kostenverdeling van de apparaatslasten. De formatie van de MRDH bedraagt in 2020 net als in 2019 90,4 fte. De directe salariskosten van de medewerkers verkeer- en vervoer worden net als in het begrotingsjaar 2019 ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU. De directe salariskosten van de medewerkers Economisch vestigingsklimaat komen net als in de begroting 2019 ten laste van de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat. Voor de verdeling van de salariskosten van de medewerkers van de stafbureaus en de overige bedrijfsvoeringskosten wordt dezelfde verdeelsleutel gehanteerd als in de begroting 2019 en deze bedraagt 20% inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat en 80% BDU. De doorbelasting van de secretaris-algemeen directeur blijft bepaald op 50% inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat / 50% BDU.

Indexering van de begrote bedrijfsvoeringslasten

Een aantal onderdelen van de bedrijfsvoeringslasten, waaronder huisvesting en salarislasten zal een autonome – d.w.z. niet door de MRDH te beïnvloeden - stijging kennen. Voor de huisvesting is bijvoorbeeld in het huurcontract de indexeringsmethode bepaald. Voor de salarislasten volgt de MRDH de CAO gemeenten. De lastenstijging wordt voor het economisch vestigingsklimaat gedeelte gedekt uit de (geïndexeerde) inwonerbijdrage en voor het verkeer en vervoer gedeelte uit de BDU-middelen. De BDU-middelen kennen ook een jaarlijkse indexering. De hoogte hangt af van de middelen die het ministerie van Financiën hiervoor beschikbaar stelt.

- **Financiering**

Zoals in het BBV is voorgeschreven bevat deze paragraaf in ieder geval de beleidsvoornemens ten aanzien van het risicobeheer van de financieringsportefeuille en wordt in deze paragraaf inzicht geboden in de rentelasten, het renteresultaat en de wijze waarop deze rente aan de programma's wordt toegerekend.

- **Verbonden partijen**

In deze paragraaf wordt beschreven in welke publiekrechtelijke of privaatrechtelijke organisaties de MRDH een bestuurlijk en een financieel belang heeft.

- **Weerstandsvermogen en risico's**

De in de begroting 2019 onderkende risico's en bijbehorende weerstandscapaciteit vormen het uitgangspunt voor de begroting 2020.

Conform het BBV dienen de volgende kengetallen aan de paragraaf weerstandsvermogen en risico's te worden toegevoegd (inclusief de beoordeling van de onderlinge verhouding tussen de kengetallen in relatie tot de financiële positie):



METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

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

De genoemde kengetallen worden verwerkt in de begroting 2020 met uitzondering van de kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit, aangezien die voor de MRDH niet relevant zijn.

Daarnaast wordt gelijktijdig met de MRDH begroting 2020 een beleidsnota risicomangement en weerstandsvermogen aangeboden.

- Onderhoud kapitaalgoederen

De MRDH bezit een aantal kapitaalgoederen. Het betreft oplaadapparatuur voor OV-chipkaarten, rechten van opstal, abri's en personenbussen. Vanaf eind 2016 zijn daarnaast investeringen gedaan voor de nieuwe MRDH huisvesting, voor meubilair en voor ICT faciliteiten. Tenminste de beleidsuitgangspunten rondom activering en afschrijving zijn onderdeel van deze paragraaf.

6. Indicatoren

De vanuit het BBV voorgeschreven indicatoren voor het taakveld verkeer en vervoer en bestuur/ bedrijfsvoering worden opgenomen in de begroting 2020.

7. BTW-compensatiefonds

De aan de MRDH in rekening gebrachte BTW met betrekking tot de wettelijke taak verkeer en vervoer kan de MRDH verrekenen via het BTW-compensatiefonds. De verschuldigde BTW met betrekking tot het economisch vestigingsklimaat wordt verrekend via de zogenoemde transparantiemethode. Concreet betekent dit dat deze BTW ultimo elk jaar wordt doorgeschoven naar de daarvoor wel compensatiegerechtigde, aan de MRDH deelnemende, gemeenten.

8. Vennootschapsbelasting (Vpb)

De MRDH is een gemeenschappelijke regeling en daarmee een publiekrechtelijke rechtspersoon. De Vpb-plicht is afhankelijk van de vraag of de MRDH een onderneming is. De belangrijkste criteria voor het ondernemerschap zijn: deelname aan het economisch verkeer, winstoogmerk, winstverwachting, marktgerichtheid, organisatie van werk en kapitaal, ondernemersrisico en de vraag of met de activiteiten in concurrentie wordt getreden. Duidelijk is dat de MRDH daaraan slechts beperkt voldoet. Dat geldt met name voor het winstoogmerk, de winstverwachting en de concurrentiepositie.

Met betrekking tot het winstoogmerk en de winstverwachting dient erop te worden gelet, dat er ook geen (deel)activiteiten worden ontwikkeld en uitgevoerd, waarmee structureel winst wordt behaald. Op grond van een in februari 2017 afgerond intern onderzoek is vastgesteld, dat dit niet het geval is.

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



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

vestigingsklimaat geldt dat hiermee niet in concurrentie wordt getreden. Conclusie is derhalve dat weliswaar formeel sprake is van een Vpb-plicht, maar dat er geen activiteiten worden uitgevoerd die aan een Vpb-heffing onderhevig zijn.

9. Planning begroting 2020

De bestuurlijke behandeling van de begroting 2020 is als volgt:

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit	06-mrt
Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat	13-mrt
Dagelijks bestuur - vrijgeven voor zienswijze	27-mrt
Start zienswijzeperiode	27-mrt
Einde zienswijzeperiode	22-mei
Adviescommissie Vervoersautoriteit	05-jun
Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat	05-jun
Dagelijks bestuur - behandeling zienswijzen	26-jun
Algemeen bestuur - vaststellen begroting en nota van beantwoording bij zienswijzen	12-jul

Toelichting:

De begroting 2020 wordt samen met de beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen voor een zienswijze voorgelegd aan de MRDH gemeenten op het moment dat ook de zienswijzeprocedure voor de Strategische Agenda MRDH loopt. De kaderbrief van de MRDH- gemeenten (bijlage 2) stelt een zienswijzeperiode voor die start op 15 april en eindigt op 15 juni. Vanwege de benodigde ambtelijke en bestuurlijke doorlooptijd en tijdige aanlevering aan de toezichthouder (provincie Zuid-Holland) wordt de start en de sluitdatum van de zienswijzeperiode drie weken vervroegd. De zienswijze start daarom op 27 maart 2019. Dit is ruim voor 15 april, de uiterste datum waarop de MRDH - op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen - de (uitgangspunten van de) begroting aan de raden van de deelnemende gemeenten dient te verzenden. De sluitdatum van de zienswijzeperiode is voor zowel de begroting 2020 als de beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen als de Strategische Agenda in principe 22 mei 2019 (acht weken conform het gestelde in de Wet gemeenschappelijke regelingen). Net als voor de begroting 2019 wordt de zienswijzeperiode met een week verlengd (einde zienswijze 29 mei 2019) zodat er voor de gemeenten meer ruimte ontstaat binnen hun besluitvormingsprocessen. De gemeenten wordt wel verzocht om de MRDH binnen de periode van acht weken (uiterlijk 22 mei 2019) van hun ontwerpzienswijze op de hoogte te stellen.

Na de zienswijzeperiode zal behandeling plaatsvinden door de adviescommissies Vervoersautoriteit en Economisch vestigingsklimaat (beiden op 5 juni 2019). Tijdens deze behandeling worden de adviescommissies meegenomen in de 'rode draad' van de zienswijzen.



**METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG**

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van het algemeen bestuur
van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag d.d. 8 maart 2019,

de waarnemend secretaris,

de voorzitter,


Victor Dobbe


Pauline Krikke



**METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG**

Bijlage 1: Inwonerbijdrage per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2020 een bijdrage in het kader van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat.

Gemeente	Aantal inwoners oktober 2018 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2020
Albrandswaard	25.312	2,68	67.836
Barendrecht	48.609	2,68	130.272
Brielle	17.153	2,68	45.970
Capelle aan den IJssel	66.965	2,68	179.466
Delft	103.290	2,68	276.817
Den Haag	538.367	2,68	1.442.824
Hellevoetsluis	39.984	2,68	107.157
Krimpen aan den IJssel	29.342	2,68	78.637
Lansingerland	61.566	2,68	164.997
Leidschendam-Voorburg	75.394	2,68	202.056
Maassluis	32.761	2,68	87.799
Midden-Delfland	19.403	2,68	52.000
Nissewaard	84.690	2,68	226.969
Pijnacker-Nootdorp	54.137	2,68	145.087
Ridderkerk	46.246	2,68	123.939
Rijswijk	53.395	2,68	143.099
Rotterdam	643.483	2,68	1.724.534
Schiedam	77.941	2,68	208.882
Vlaardingen	72.474	2,68	194.230
Wassenaar	26.222	2,68	70.275
Westland	108.811	2,68	291.613
Westvoorne	14.613	2,68	39.163
Zoetermeer	124.956	2,68	334.882
Totaal	2.365.114		6.338.506

(*) bron: CBS StatLine 11-12-2018, voorlopig aantallen inwoners per 31 oktober 2018. Wordt in de begroting 2020 nog aangepast naar voorlopige aantallen per 1-1-2019.



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage 2: Kaderbrief begroting 2020 gemeenschappelijke regelingen



> Retouradres Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer

Aan het bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Bezoekadres
Engelandlaan 502
2711 EB Zoetermeer

Postadres
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer

Telefoon 14 079
www.zoetermeer.nl

Datum
19 november 2017

Uw kenmerk

Ons kenmerk
F&C/E

Bijlagen

Onderwerp: Kaderbrief begroting 2020 gemeenschappelijke regelingen

Geacht bestuur,

Hierbij ontvangt u de kaderbrief begroting 2020 van de gemeenten in de regio Haaglanden. Hierin zijn de (financiële) uitgangspunten voor de gemeenschappelijke regelingen (GR-en) opgenomen. Deze kaderbrief ontvangen de besturen van GR-en elk jaar voorafgaand aan een nieuwe begrotingscyclus. De kaderbrief richt zich op de financieel technische randvoorwaarden bij de begroting; de beleidsmatige aspecten binnen de GR worden niet opgenomen in deze brief, maar zijn de bevoegdheid van de bestuurders. Over de aanpassingen van de beleidsmatige aspecten legt het bestuur op de gebruikelijke wijze verantwoording af.

Met deze brief wordt een aantal financiële uitgangspunten aangegeven voor uw begroting. Doel hiervan is een eenduidige benadering vanuit de deelnemende gemeenten van de begroting 2020 van GR-en. Deze brief gaat nader in op:

1. Indexering
2. Risico's en weerstandscapaciteit
3. Tijdige afstemming en informatievoorziening

De kaders betreft u bij de opstelling van uw begroting voor 2020 en de meerjarenraming 2021-2023. Als u van mening bent dat een kader niet haalbaar is, wordt u verzocht dit te bespreken in de bestuursvergadering van uw GR. Uw bestuur kan de uitkomst van de bespreking dan opnemen in de aanbiedingsbrief bij de begroting naar de deelnemende gemeenten. Hierna worden de uitgangspunten nader toegelicht.

1. Indexering

De indexering heeft betrekking op de gemeentelijke bijdrage aan de GR. De indexering is gebaseerd op de in de macro economische verkenning 2019 (MEV 2019) van september 2018 van het Centraal Planbureau opgenomen indexcijfers. In de MEV 2019 zijn nog geen cijfers voor 2020 opgenomen. Aangezien 2019 het laatst bekende jaar is, wordt bij wijze van aanname voor 2020 uitgegaan van de geprognosticeerde cijfers voor 2019.

In het indexcijfer voor de gemeentelijke bijdrage 2020 wordt de eerdere inschatting voor 2018 en 2019 geactualiseerd. Deze actualisatie wordt betrokken bij het ingeschatte percentage voor 2020.

Het cijfer dat voor het jaar 2018 gepubliceerd wordt in het CEP (Centraal Economisch Plan) van maart 2019 (jaar t+1) wordt als definitief cijfer aangenomen. Tot die tijd blijven de inschattingen verrekend worden in de gepresenteerde inflatiecijfers.

De GR heeft bij de begroting 2018 de opbouw van de deelnemersbijdrage ingedeeld naar het loongevoelige en het materiële gedeelte. Deze verdeling geldt voor de jaren 2018 tot en met 2021.

In onderstaand overzicht zijn de inflatiecijfers voor de bepaling van de gemeentelijke bijdrage opgenomen.

Index gemeentelijke bijdrage 2020 Cpi			
	MEV 2018	MEV 2019	Verschil
2018	1,40	1,60	0,2
2019	1,40	2,40	1,0
2020		2,40	2,4
Index 2020			3,6

Index gemeentelijke bijdrage 2020 lonen			
	MEV 2018	MEV 2019	Verschil
2018	2,40	2,90	0,5
2019	2,40	2,90	0,5
2020		2,90	2,9
Index 2020			3,9

De gemeentelijke bijdrage voor 2020 vermeerderd ten opzichte van het basisjaar 2019 met:

1. 3,9% voor de loonkosten volgens de index prijs overheidsconsumptie, beloning werknemers (bijlage 8 kerngegevens collectieve sector). Dit cijfer is een inschatting voor het jaar 2020 (2,9%) en een verrekening van de inschatting 2018 en 2019 (beide 0,5%) en
2. 3,6% voor de materiële kosten volgens de nationale consumentenprijsindex (CPI), (bijlage 6, prijzen en lonen, 2003-2019). Dit cijfer is een inschatting voor het jaar 2020 (2,4%) en een verrekening van de inschatting 2018 (0,2%) en 2019 (1,0%).

De GR kan er ook voor kiezen om als uitgangspunt voor het inflatiecijfer het CEP (peildatum maart) te gebruiken en niet de MEV van september. Hierbij is het van belang dat er een bestendige gedragslijn wordt gevolgd. De gemeentelijke bijdrage wordt gebaseerd op de MEV-cijfers of van de CEP-cijfers. Dit betekent een ander peilmoment,

maar dezelfde uitgangspunten op basis van dezelfde inflatiecijfers. Na het verschijnen van het CEP in maart 2019 zullen de cijfers worden gecommuniceerd.

Het is mogelijk dat er een discrepantie ontstaat tussen de toegekende index van de gemeentelijke bijdrage en de werkelijke kostenontwikkeling van de begroting. Dit kan bijvoorbeeld veroorzaakt worden doordat de prijs- of loonmutatie van de kosten bij een GR hoger is dan de indexering van de gemeentelijke bijdrage. Bij de aanbidding van de begroting kunnen deze verschillen worden aangegeven, met een voorstel hoe dit verschil kan worden opgelost.

2. Risico's en weerstandscapaciteit

Het BBV schrijft voor de begroting de paragraaf *Weerstandsvormogen en risicobeheersing* voor. Deze paragraaf bevat onder meer een overzicht van de risico's en een uiteenzetting over de wijze waarop de risico's worden beheerst. Om het risicoprofiel van de verbonden partij inzichtelijk te maken voor de deelnemende gemeenten, wordt het bestuur verzocht om naast het inventariseren van de risico's deze ook te kwantificeren. In de risicoparagraaf neemt de GR alle voor de GR relevante risico's op, nader gepreciseerd door kans (%) maal impact (€) te vermenigvuldigen tot een nieuw risicoprofiel, uitgedrukt in euro's. Als het risicoprofiel is veranderd in vergelijking met vorig jaar, dient dit toegelicht te worden in de begroting (oorzaak en effecten). In de begroting dient ook aangegeven te worden welke maatregelen de GR gaat nemen om de opgenomen risico's te beheersen.

Het risicoprofiel geeft ook aan of het weerstandsvormogen toereikend is. Het weerstandsvormogen is de ratio die de verhouding uitdrukt tussen de beschikbare weerstandscapaciteit (de middelen en mogelijkheden die de GR heeft om onverwachte, niet-begrote kosten te kunnen dekken) en de omvang van de risico's. Deze ratio is maximaal 1,0, tenzij voor de betreffende GR strakkere regels zijn afgesproken, bijvoorbeeld in de Nota Weerstandsvormogen. Als bij de jaarrekening de ratio groter dan 1,0 blijkt, dan dient in principe een terugstorting naar de deelnemende gemeenten plaats te vinden, omdat het aanhouden van een hogere risicobuffer bij de verbonden partij niet noodzakelijk is.

3. Tijdige afstemming en informatievoorziening

Nieuw beleid

Bij een GR kan behoefte bestaan aan beleidsvoornemens of nieuwe initiatieven. Ook (aanstaande) nieuwe wet- en regelgeving kan aanleiding zijn voor nieuw beleid. Geadviseerd wordt deze aanzetten tot nieuw beleid tijdig te bespreken in uw bestuursvergadering. Zodra deze meer concrete vormen aannemen, worden deze opgenomen in uw beleidskader. Iedere gemeente kan dan bij de kaderstelling voor het komende jaar hiermee rekening houden.

Omgaan met tekorten/overschotten

Gedurende de uitvoering van de begroting kunnen zich afwijkingen voordoen. Deze worden normaliter opgenomen in de reguliere uitvoeringsrapportages en (tussentijds) gemeld aan het DB van de GR. Uitgangspunt hierbij is dat exploitatietekorten in principe binnen de begroting van de GR worden opgevangen. Overschotten vloeien in principe terug naar de deelnemende gemeenten. De tussentijdse melding kan worden aangevuld met een voorstel voor bijsturing. Het bestuur wordt verzocht hier nadrukkelijk aandacht aan te besteden.

Tussentijdse informatievoorziening

Niet voor elke GR geldt een zelfde afspraak of verwachting over tussentijdse rapportages. Verwacht wordt dat het bestuur van de GR bij materiële beleidsmatige en/of financiële (verwachte) afwijkingen gedurende het jaar de raden actief informeert. Indien de GR de begroting wil wijzigen geldt hiervoor de gebruikelijke zienswijzeprocedure.

Tijdig inzenden van stukken

In lijn met de Wet gemeenschappelijke regeling (Wgr) wordt gestimuleerd dat de begrotingscycli van de GR-en en van de deelnemende gemeenten goed op elkaar aansluiten. Tijdsige inzending van de stukken versterkt de betrokkenheid en sturing van de gemeenteraden. De raden zijn dan beter in staat om zienswijzen voor te bereiden en de informatie kan worden meegenomen bij de behandeling van de Voorjaarsnota c.q. Kadernota. Voor de verzending van de begroting en de voorlopige jaarstukken (inclusief accountantsrapportage) geldt als uiterste datum 15 april 2019.

Met betrekking tot de begroting dienen de GR-en op grond van de Wgr de uitgangspunten voor hun begroting (indicatie beleidsvoornemens, gemeentelijke bijdrage en prijscompensatie) vóór 15 april 2019 aan de gemeenteraden te sturen. In de praktijk worden deze uitgangspunten meteen opgenomen in de conceptbegroting. Een latere indiening dan 15 april 2019 is daarmee niet wenselijk, omdat dan mogelijk gemeenten niet voldoende tijd hebben om tijdig een zienswijze af te geven bij de begroting. Deze zienswijzen bieden de gemeenten uiterlijk 15 juni 2019 aan de GR-en aan.

Wat betreft de jaarstukken wordt in verband met de tijdige samenstelling van de gemeentelijke jaarstukken de GR-en gevraagd de gemeenten de vanuit het BBV benodigde gegevens voor 15 februari 2019 aan te leveren (hoeft dus nog niet de hele jaarrekening te zijn). Het gaat onder andere om de omvang van het eigen en vreemd vermogen en het verwachte rekeningresultaat. De GR-en verstrekken de gegevens uiteraard onder voorbehoud van hun eigen accountantscontrole.

Voor nadere informatie over deze brief kunt u terecht bij de ambtelijk secretaris van het Controllersoverleg Haaglanden, dhr. T. Lubbe van de gemeente Zoetermeer (079-3468225; e-mail: T.H.Lubbe@Zoetermeer.nl).

Hoogachtend,
Namens de colleges van Burgemeester en Wethouders van:
Delft
Den Haag
Leidschendam-Voorburg
Midden-Delfland
Pijnacker-Nootdorp
Rijswijk
Wassenaar
Westland
Zoetermeer



M.J. Rosier
Wethouder Financiën gemeente Zoetermeer
Voorzitter overleg wethouders Financiën Haaglandengemeente

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

De raden van de 23 gemeenten die deelnemen aan de
gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

E-mail: informatie@mrhd.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Eveline Fokkema

ons kenmerk
57892

doorkiesnummer
088 5445 100

e-mail
e.fokkema@mrhd.nl

bijlage(n)
1. Ontwerp MRDH
beleidsnota
risicomanagement en
weerstandsvermogen

Datum

27 maart 2019

Onderwerp

Ontwerp MRDH beleidsnota risicomanagement en
weerstandsvermogen

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij nodigen wij u uit om uw zienswijze kenbaar te maken op de Beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Vanaf de start van de MRDH is er steeds nadrukkelijk aandacht geweest voor risicomanagement. In haar oprichtingsjaar heeft de MRDH Concern Auditing van de gemeente Rotterdam gevraagd om een eerste risico-analyse op de activiteiten van de MRDH uit te voeren. Op basis van de adviesnota heeft het algemeen bestuur van de MRDH opdracht gegeven een Beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen op te stellen. In de daaropvolgende jaren heeft er onderzoek plaatsgevonden naar de risico's van de financiering van de OV bedrijven (2016, reservering voor risico's financiering) en de financiële risicoanalyse aangaande overbesteding (2017, overbestedingstermijn maximaal drie jaar). Deze onderzoeken hebben als bouwstenen gediend voor deze Beleidsnota.

Deze Beleidsnota introduceert beleid voor het verankeren van het reeds bestaande en nog te ontwikkelen risicomanagement op alle niveaus in de MRDH organisatie en vormt het kader waarbinnen risicomanagement wordt uitgevoerd.

De Beleidsnota beschrijft daarnaast de relatie tussen risicomanagement en het begrip weerstandsvermogen binnen de MRDH.

De volgende uitgangspunten staan centraal in deze beleidsnota:

- Risicomanagement gemeenten en MRDH moet aanvullend op elkaar zijn;
- Geen onnodige reservevorming binnen GR-en;
- Er wordt aangesloten bij de bestaande verantwoordingscyclus: herijking van de risico's en de bijbehorende dekking vindt plaats via de reguliere begrotings- en verantwoordingscyclus.

Zienswijze

Het verzoek is om uw concept zienswijze uiterlijk 22 mei 2019 schriftelijk kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De definitieve zienswijze dient dan 29 mei 2019 binnen te zijn. Op verzoek van de gemeenten worden de uitnodigingen om een zienswijze in te dienen zoveel als mogelijk gebundeld. De genoemde termijnen zijn daarom gelijk aan die van de Ontwerpbegroting MRDH 2020, die gelijktijdig aan u wordt aangeboden.

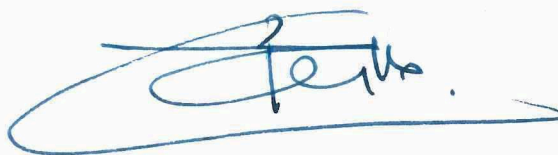
Vervolgtraject

Op 1 juli 2019 wordt deze beleidsnota samen met de zienswijzen van de deelnemende gemeenten en de adviezen van de adviescommissies besproken in het dagelijks bestuur. Op 12 juli 2019 vindt behandeling in het algemeen bestuur plaats.

Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,



Ahmed Aboutaleb



Pauline Krikke



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwerp Beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Algemeen	4
1.2	Methodiek risicomanagementproces.....	4
2	Risicomanagement bij MRDH	7
2.1	Afbakening risicomanagement MRDH.....	7
2.2	Organisatorische inbedding risicomanagement MRDH.....	7
2.3	Economisch Vestigingsklimaat.....	8
2.4	Verkeer en vervoer	9
2.5	Financieringsfunctie	11
2.6	Bedrijfsvoering	12
2.7	Risicobereidheid MRDH	12
3	Weerstandsvermogen in relatie tot risicomanagement	13
3.1	Beschikbare weerstandscapaciteit	13
3.2	Benodigde weerstandscapaciteit	14
3.3	Weerstandsvermogen	14

1 Inleiding

Deze Beleidsnota introduceert beleid voor het verankeren van het reeds bestaande en nog te ontwikkelen risicomanagement op alle niveaus in de MRDH organisatie en vormt het kader waarbinnen risicomanagement wordt uitgevoerd. Met het risicomanagementproces, zoals uiteengezet in deze Beleidsnota, wordt nagestreefd het risicobewustzijn te stimuleren en te vergroten en de risico's organisatiebreed inzichtelijk te maken, wat de basis vormt voor het beheersen van de risico's.

De MRDH is een samenwerkingsverband van, voor en door 23 gemeenten. Het risicoprofiel van de MRDH is anders dan bij gemeenten. Dat heeft een aantal redenen:

- In tegenstelling tot gemeenten kent de MRDH geen 'open huishouding', de taken en bevoegdheden van de MRDH zijn beperkt;
- De MRDH is in hoge mate (>95%) gefinancierd met rijksmiddelen. Omdat deze middelen, voor zover ze nog niet besteed zijn worden beschouwd als vreemd vermogen (in tegenstelling tot de gemeentefondsuitkering bij gemeenten) kan er geen risicoreserve worden opgebouwd van deze middelen.

De MRDH heeft in haar oprichtingsjaar Concern Auditing gemeente Rotterdam gevraagd een eerste risico-analyse op de activiteiten van de MRDH uit te voeren. Op basis van deze analyse en de bijbehorende adviesnota heeft het algemeen bestuur opdracht gegeven een Beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen ('Beleidsnota') op te stellen. Op grond van de bijbehorende financiële risico-analyse heeft het algemeen bestuur besloten om een reserve in te stellen ter dekking van risico's binnen het programma Economisch vestigingsklimaat. Daarnaast heeft er onderzoek plaatsgevonden naar de financiering van de OV bedrijven (2016, reservering voor risico's financiering) en de financiële risicoanalyse aangaande overbesteding (2017). Deze onderzoeken hebben als bouwstenen gediend voor deze Beleidsnota.

Deze beleidsnota is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de methodiek van het risicomanagement. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 een opzet gegeven voor de taken, verantwoordelijkheden en rollen die voor een goed proces nodig zijn vanaf de uitvoerende medewerkers tot aan het Algemeen Bestuur. Tot slot worden in hoofdstuk 3 het weerstandsvermogen en de methodiek nader toegelicht.

1.1 Algemeen

Het risicomanagementproces is een middel om op een gestructureerde manier risico's in kaart te brengen, te evalueren en te beheersen. Dit houdt in het inventariseren van risico's en de gevolgen van de risico's en het verbinden van maatregelen aan de risico's.

Begrip risico

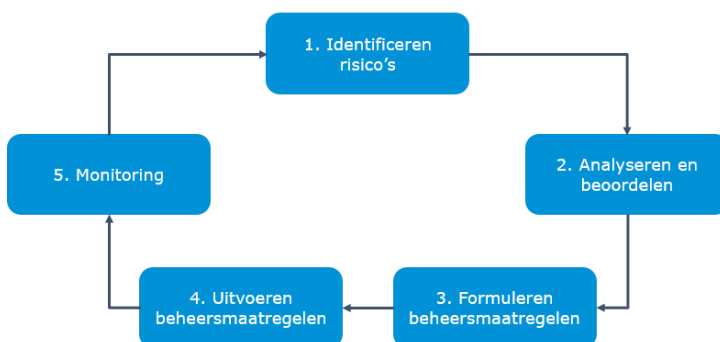
Onder risico wordt verstaan een gebeurtenis die een negatief effect heeft op het bereiken van de organisatiedoelstellingen waarbij het zich voordoen van die gebeurtenis en de omvang van het effect onzeker is. Een risico kan zowel financieel als niet-financieel van aard zijn (kwaliteit/ reputatie).

'Potentieel gevolg' en 'onzekerheid' zijn twee belangrijke aspecten in relatie tot het begrip risico. Het aspect 'potentieel gevolg' heeft betrekking op omvang (impact) van de mogelijke schade die kan ontstaan bij wijzigingen in externe of interne factoren of relaties tussen deze factoren. Het aspect 'onzekerheid' heeft betrekking op de kans die bestaat op het zich voordoen van de gebeurtenis vanwege mogelijke wijzigingen in externe of interne factoren.

Nadat de risico's in beeld zijn gebracht en de maatregelen zijn geformuleerd, wordt voor het bepalen van het weerstandsvermogen in beeld gebracht welke financiële middelen nodig zijn om de risico's af te dekken waarvoor geen beheersmaatregelen kunnen worden getroffen (benodigde weerstandscapaciteit). Daarnaast wordt gekeken welke financiële middelen en mogelijkheden MRDH heeft om deze risico's af te dekken (beschikbare weerstandscapaciteit). Het weerstandsvermogen geeft vervolgens de verhouding tussen beschikbare weerstandscapaciteit en benodigde weerstandscapaciteit weer.

1.2 Methodiek risicomanagementproces

Het risicomanagementproces is een continu en cyclisch proces om risico's in beeld te krijgen, risico's te beoordelen en af te wegen of er beheersmaatregelen genomen moeten worden (zie figuur 1). In deze paragraaf wordt de methodiek van het risicomanagementproces nader toegelicht.



Figuur 1: Risicomanagementproces

Stap 1: Identificatie

De risico's die de doelstellingen van een project of proces in gevaar brengen worden geïdentificeerd. Daarbij wordt binnen een project of proces gekeken welke risico's en belemmeringen er zijn en wat de oorzaak en het gevolg is. De oorzaak is de externe factor

die niet (geheel) beïnvloed kan worden en onder gevolg wordt verstaan de schade/consequenties als gevolg van een gebeurtenis voor de organisatie en/of het project.

Stap 2: Analyse en beoordeling

De geïdentificeerde risico's in stap 1 worden geanalyseerd en beoordeeld door een kwantificering op basis van een inschatting van de kans van optreden en het verwachte gevolg. Voor de klasse-indeling kans en gevolg is gebruik gemaakt van de methode van het Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement (NAR)¹, die verder is aangepast naar de MRDH situatie.

Kans van optreden

De kans van optreden van het risico wordt ingedeeld in vijf risicoklassen.

Klasse	Kans van optreden	Kans
5	Zeer hoog	>30%
4	Hoog	15-30%
3	Middel	5-15%
2	Laag	1 - 5%
1	Zeer laag	<1%

Gevolgen

Het verwachte gevolg (impact) wordt onderverdeeld in drie categorieën, zijnde gevolgen op het gebied van (i) financieel (ii) kwaliteit van de eindproducten en (iii) reputatie. Op basis van onderstaande klasse-indeling kan bepaald worden in welke klasse het gevolg zich bevindt. Voorbeeld: indien het financieel gevolg meer is dan [x], valt het gevolg in klasse [x] voor de categorie financieel.

Klasse	Financieel gevolg	Klasse	Kwaliteit gevolg	Klasse	Reputatie gevolg
5	Meer dan € 10 miljoen	5	Zeer hoge impact	5	Landelijke pers
4	€ 5 miljoen - € 10 miljoen	4	Hoge impact	4	Regionale pers
3	€ 1 miljoen - € 5 miljoen	3	Beperkte impact	3	Individu of instelling
2	€ 100.000 - € 1 miljoen	2	Zeer beperkte impact	2	Intern
1	€ 0 - € 100.000	1	Geen impact	1	Nagenoeg geen impact

Risicoscore

Er ontstaan zo drie risicoscores. De risicoscore wordt bepaald door de klasse van kans en gevolg van de drie categorieën te vermenigvuldigen volgens onderstaande tabellen. Voorbeeld: indien de kans van optreden is ingedeeld in klasse 3 – middel (5-15%) en het financieel gevolg is ingedeeld in klasse 5 (vanaf € 10 miljoen), dan bedraagt de risicoscore van dat project voor categorie financieel 15.

¹ Een norm voor weerstandsvermogen - B&G oktober 2006- D. Smorenberg

Financieel gevolg					
Meer dan € 10 miljoen	5	10	15	20	25
€ 5 miljoen - € 10 miljoen	4	8	12	16	20
€ 1 miljoen - € 5 miljoen	3	6	9	12	15
€ 100.000 - € 1 miljoen	2	4	6	8	10
€ 0 - € 100.000	1	2	3	4	5
Kans	<1%	1-5%	5-15%	15-30%	>30%

Kwaliteit gevolg					
Zeer hoge impact	5	10	15	20	25
Hoge impact	4	8	12	16	20
Beperkte impact	3	6	9	12	15
Zeer beperkte impact	2	4	6	8	10
Geen impact	1	2	3	4	5
Kans	<1%	1-5%	5-15%	15-30%	>30%

Reputatie gevolg					
Landelijke pers	5	10	15	20	25
Regionale pers	4	8	12	16	20
Individu of instelling	3	6	9	12	15
Intern	2	4	6	8	10
Nagenoeg geen impact	1	2	3	4	5
Kans	<1%	1-5%	5-15%	15-30%	>30%

Met behulp van de risicoscore kunnen risico's per categorie (financieel, kwaliteit en reputatie) worden geprioriteerd en wordt inzichtelijk welke risico's de grootste invloed hebben op het realiseren van de doelstellingen.

Stap 3: Formuleren van beheersmaatregelen

De meeste risico's worden opgevangen met beheersmaatregelen in het werkproces zelf. In enkele gevallen zijn aanvullende beheersmaatregelen nodig om de mogelijke gevolgen van het optreden van een risico te bestrijden. Beheersmaatregelen kunnen betrekking hebben op (i) het vermijden van een risico (ii) het verminderen een risico, (iii) het overdragen van een risico of (iv) het risico accepteren.

Stap 4: Uitvoeren beheersmaatregelen

De geformuleerde beheersmaatregelen implementeren in de organisatie en werkprocessen.

Stap 5: Monitoring

Sommige beheersmaatregelen blijken effectief te zijn, andere niet. Daarnaast veranderen risico's, verdwijnen risico's, doen nieuwe risico's zich voor en kan de impact van de kans van een risico veranderen. Daarom wordt het risicoprofiel periodiek herijkt in de reguliere planning- en control cyclus voorafgaande aan het opstellen van de begroting (t+1) en de jaarrekening (t-1) en indien de situatie erom vraagt.

2 Risicomanagement bij MRDH

2.1 Afbakening risicomanagement MRDH

Zoals in de inleiding gesteld, is de MRDH een gemeenschappelijke regeling van, voor en door 23 gemeenten. Het risicomanagement bij de gemeenten en MRDH moet aanvullend op elkaar zijn. Voorkomen moet worden dat op verschillende plaatsen dezelfde risico's afgedekt worden. Daarom maken we in dit hoofdstuk onderscheid tussen de verschillende taken en bijbehorende rollen (opdrachtverlener, (risicodragend) subsidieverlener) die de MRDH heeft en richten we op basis daarvan het risicomanagementproces in.

De activiteiten van de MRDH vloeien voort uit de twee taken die de MRDH heeft: de wettelijke taak verkeer en vervoer en de taak economisch vestigingsklimaat. Vanwege de verantwoordelijkheid voor het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag, heeft het algemeen bestuur ook ingestemd met de rol van de MRDH als financier. Als laatste categorie identificeren we de eigen bedrijfsvoering. De activiteiten van MRDH waarop het risicomanagement van toepassing worden daarom onderverdeeld in:

1. Economisch Vestigingsklimaat
2. Verkeer en vervoer
3. Financieringsfunctie
4. Bedrijfsvoering

2.2 Organisatorische inbedding risicomanagement MRDH

Voordat ingegaan wordt op de activiteiten van de MRDH in relatie tot risicomanagement onderscheiden we de volgende functies die een rol hebben in het risicomanagementproces binnen de MRDH:

- Het lijnmanagement is als ambtelijk opdrachtgever verantwoordelijk voor de invulling van het risicomanagement binnen projecten.
- De projectmanager is verantwoordelijk voor integrale aansturing van het project (tijd, geld, kwaliteit, risico's etc.).
- De projectcontroller is belast met de doorlopende taak om toezicht te houden op adequate sturing van projecten (o.a. budgetuitputting, risico-ontwikkeling en rechtmatigheid van processen).
- De business controller, die gepositioneerd is bij de centrale afdeling Middelen & Control heeft een projectoverstijgende controlfunctie voor een specifiek organisatieonderdeel. De business controllers houden periodiek, volgens de planning & control cyclus, toezicht op de projecten.
- De concern controller draagt zorg voor de inrichting van het risicomanagementproces en houdt toezicht op de werking ervan.
- Het managementteam MRDH is onder leiding van de secretaris- algemeen directeur ambtelijk eindverantwoordelijk voor het risicomanagement binnen de MRDH.

2.3 Economisch Vestigingsklimaat

De opgaven voor de taak economisch vestigingsklimaat worden bekostigd uit een jaarlijkse bijdrage per inwoner van de deelnemende gemeenten. Uit de inwonerbijdrage worden de programmakosten en de apparaatskosten voor de taak economisch vestigingsklimaat betaald. Onder de programmakosten vallen ook de bijdragen aan gemeentelijke projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de realisering van de ambities uit het programma economisch vestigingsklimaat.

Voor de MRDH bestaat er een financieel risico ten aanzien van de inkomstenkant in relatie tot de apparaatskosten: bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdrage is weerstandscapaciteit nodig om een tekort op de (vaste) apparaatslasten te dekken. Voor dit risico is in 2015 de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat ingesteld. Via de paragraaf weerstandsvermogen in de planning & control cyclus wordt hier periodiek over gerapporteerd.

De financiële risico's ten aanzien van de bijdragen aan gemeentelijke projecten liggen bij de gemeenten. De rol van de MRDH is hier beperkt tot bijdrageverlener waarbij de MRDH bijdrage gemaximeerd is. De risico's van deze projecten worden dan ook gedragen door de betreffende aanvrager en daarom maken deze projecten geen onderdeel uit van het risicomanagement van de MRDH.

Risicomanagementproces

Het lijnmanagement is verantwoordelijk voor het identificeren en analyseren van de financiële risico's ten aanzien van de inkomstenkant in relatie tot de apparaatskosten en wordt hierin ondersteund door de businesscontroller.

Het risicoprofiel wordt door de businesscontroller beoordeeld en vervolgens door het management middels de planning & control cyclus vastgesteld.

Herijking vindt jaarlijks plaats door het lijnmanagement, met ondersteuning van de business controller voorafgaande aan het opstellen van de begroting (t+1) en de jaarrekening (t-1) en indien de situatie erom vraagt.

Programma niveau	Identificeren	Beoordelen	Vaststellen	Herijken
Economisch Vestigingsklimaat	Lijnmanagement met ondersteuning van business controller MRDH	Business controller MRDH	Managementteam MRDH	Business controller MRDH samen met lijnmanagement

2.4 Verkeer en vervoer

De taak verkeer en vervoer wordt grotendeels bekostigd uit de rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer ('BDU'). Daarnaast kan er nog sprake zijn van incidentele bijdragen van het Rijk of andere partijen.

Het beschikbare budget wordt ingezet voor strategie- en beleidsontwikkeling, subsidieverleningen en opdrachten op het gebied van verkeer- en vervoerprojecten en de exploitatie en het beheer en onderhoud van het openbaar vervoer.

Risicomanagementproces

De projecten op het terrein van verkeer en vervoer kunnen ingedeeld worden in drie type projecten.

1. Kleine subsidie projecten verkeer en openbaar vervoer

Onder deze categorie vallen, naar analogie van de Subsidieverordening Vervoersautoriteit de projecten voor openbaar vervoer-infrastructuur waarvan de maximale subsidiabele kosten lager zijn dan € 5 miljoen en de overige projecten, waarvan de maximale subsidiabele kosten lager zijn dan € 10 miljoen. De rol van MRDH is hier beperkt tot subsidieverlener. De risico's van deze projecten worden dan ook gedragen door de betreffende subsidieaanvrager en daarom maken deze projecten geen onderdeel uit van het risicomanagement van MRDH.

2. Grote subsidie projecten niet- risicodragend

Onder deze categorie vallen, naar analogie van de Subsidieverordening Vervoersautoriteit, de projecten voor openbaar vervoer-infrastructuur vanaf € 5 miljoen aan subsidiabele kosten en de overige projecten vanaf € 10 miljoen aan subsidiabele kosten. Daarnaast geldt voor deze categorie dat de subsidie van de MRDH gemaximeerd is.

Indien een risico zich in het project manifesteert is de subsidie-ontvanger verantwoordelijk. Bij de grote subsidieprojecten gaat het echter veelal om projecten met regionale impact. Hiermee kan een risico wat zich manifesteert ook zijn weerslag hebben op de MRDH en is het van belang dat de MRDH risicomanagement toepast op deze projecten.

Op basis van de door de subsidieaanvrager bij de aanvraag geïdentificeerde risico's en geformuleerde beheersmaatregelen zal de projectleider in samenwerking met de subsidieaanvrager een risicoprofiel van het project opstellen, volgens de drie dimensies financieel, kwaliteit en reputatie. De projectleider organiseert hierbij de eventuele benodigde inbreng van specifieke kennis. Het risicoprofiel wordt door de business controller beoordeeld en vervolgens door het management middels de planning & control cyclus vastgesteld.

Herijking vindt jaarlijks plaats door de verantwoordelijke projectleider, met ondersteuning van de businesscontroller voorafgaande aan het opstellen van de begroting (t+1) en de jaarrekening (t-1) en indien de situatie erom vraagt.

3. Overige infrastructurele projecten risicodragend (MRDH als subsidieverlener of opdrachtgever)

Indien de MRDH als opdrachtgever of risicodragend subsidieverlener fungeert van infrastructurele projecten loopt de MRDH risico's op het vlak van financieel, kwaliteit en reputatie. Risicodragend subsidieverlener houdt in dat de subsidie niet gemaximeerd is.

De projectleider zal de risico's identificeren, analyseren en beoordelen. De projectleider organiseert hierbij de eventuele benodigde inbreng van specifieke kennis. De projectleider stelt vervolgens in samenwerking met de project controller het risicoprofiel op inclusief de beheersmaatregelen, wat onderdeel wordt van een startnotitie die in het MT MRDH wordt besproken. Daaraan voorafgaand beoordeelt de business controller of alle processtappen doorlopen zijn.

Herijking vindt jaarlijks plaats door de verantwoordelijke projectleider in samenwerking met de projectcontroller voorafgaande aan het opstellen van de begroting (t+1) en de jaarrekening (t-1) en indien de situatie erom vraagt.

Daarnaast kan periodiek het risicoprofiel beoordeeld worden door een externe partij. Dit om hiermee voldoende kritisch risicobewustzijn in het proces in te bouwen. In de startnotitie worden afspraken hierover vastgelegd.

Intern proces risicomanagement		Opstellen risicoprofiel	Beoordelen	Vaststellen	Herijken
Verkeer en Vervoer	<i>Kleine subsidie projecten</i>	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	<i>Grote subsidie projecten niet-risicodragend</i>	Subsidieaanvrager/ Projectleider	Business controller	Managementteam MRDH	Projectleider i.s.m. business controller
	<i>Infrastructurele projecten waarbij MRDH als opdrachtgever of risicodragend subsidieverlener fungeert</i>	Projectleider i.s.m. Project controller	Business controller	Managementteam MRDH	Projectleider i.s.m. project controller, mogelijk ook door externe partij

2.5 Financieringsfunctie

Scope

MRDH financiert investeringen in railvoertuigen, –infrastructuur en overige strategische assets van HTM en RET. Daarnaast verstrekt MRDH busleningen aan de concessiehouders, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de concessie worden vergoed.

Treasurystatuut en treasuryfunctie

Het risicomangement van MRDH met betrekking tot treasury is vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 2016. Dit statuut ziet toe op het renterisicobeheer, kredietrisicobeheer en intern liquiditeitsrisicobeheer. Het identificeren, analyseren en beoordelen van de (financiële) risico's wordt uitgevoerd door de treasurer van de MRDH. Voor wat betreft de busleningen wordt voorafgaande aan leningverstrekking advies ingewonnen bij een extern ratingbureau (zie verordening busleningen 2017).

Treasuryberaad

Minimaal twee maal per jaar vindt een treasuryberaad plaats tussen treasurer, concerncontroller en secretaris-algemeen directeur. Hierin wordt renterisicobeheer, kredietrisicobeheer en intern liquiditeitsrisicobeheer integraal besproken.

Renterisico MRDH

Concessiehouders kunnen aanvragen doen voor leningen bij de MRDH voor investeringen behorende bij de concessies. Deze leningen worden door de MRDH opgenomen (aangetrokken) en gelijk 1 op 1 (met een risico-opslag) doorgezet naar de desbetreffende concessiehouders. Dit betekent dat rentepercentages (exclusief de risico-opslagen), looptijden en leningsvormen gelijk zijn voor de MRDH voor zowel opgenomen als uitgezette gelden. Daarom is op dit onderdeel het renterisico voor de MRDH niet aanwezig.

Om de rentekosten van de verschillende concessies zo laag mogelijk te houden wordt de renteontwikkeling door de treasurer gemonitord, en wordt met de concessiehouders regelmatig overleg gevoerd over eventuele aanpassingen in geplande leningen.

Zekerheden

Voor alle leningen geldt dat de MRDH eigenaar wordt van de gefinancierde activa indien de concessiehouder niet aan haar betalingsverplichtingen kan voldoen.

Aparte reserve voor resterende risico's

Op elke lening in het kader van een concessie wordt een risico-opslag (marktconformiteits-opslag) in rekening gebracht. Deze opslag wordt gebruikt om een specifieke reserve te vormen om de kosten van eventuele resterende risico's op te vangen. De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve wordt berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen voor rail en bus. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als zeer hoog (90%) ingeschat.

Verantwoording over de financieringsfunctie vindt plaats middels de paragrafen Financiering en Weerstandsvermogen en risico's van de begroting (t+1) en jaarrekening (t-1).

2.6 Bedrijfsvoering

Ook op het gebied van bedrijfsvoering kunnen er zich risico's manifesteren. 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.

Voor specifieke bedrijfsvoeringsprojecten zal de projectleider de risico's identificeren, analyseren en beoordelen. De projectleider stelt het risicoprofiel op inclusief de beheersmaatregelen, wat onderdeel wordt van een startnotitie die in het MT MRDH wordt besproken. De business controller beoordeelt of alle processtappen doorlopen zijn.

Herijking vindt jaarlijks plaats door de verantwoordelijke projectleider met ondersteuning van de businesscontroller voorafgaande aan het opstellen van de begroting (t+1) en de jaarrekening (t-1) en indien de situatie erom vraagt.

2.7 Risicobereidheid MRDH

De risicobereidheid, "risk appetite", is de mate waarin MRDH bereid is risico's te nemen bij het realiseren van de bedrijfsdoelstellingen. De investeringen in infrastructurele projecten door de MRDH kunnen qua bedrag aanzienlijk zijn. Waar gemeenten vaak de mogelijkheid hebben om investeringen over meerdere jaren af te schrijven heeft de MRDH deze mogelijkheid niet. De MRDH wordt immers geen eigenaar van de activa waarin geïnvesteerd wordt. Dat kan voor schommelingen zorgen in het fondssaldo van de BDU middelen en uiteindelijk tot overbesteding. Overbesteding houdt in dat de werkelijke BDU bestedingen in enig jaar hoger zijn dan de voor dat boekjaar beschikbare BDU middelen. Het algemeen bestuur heeft met betrekking tot verkeer en vervoer (de BDU-middelen) het volgende kader voor de risicobereidheid rondom overbesteding in de begroting 2019 vastgesteld:

Er mag in een tijdsverloop van maximaal drie achtereenvolgende kalenderjaren sprake zijn van overbesteding.

Dit beleid sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hanteert.

Voor het economisch vestigingsklimaat is er geen sprake van grote investeringen in infrastructurele projecten, er wordt jaarlijks niet meer besteed dan er aan inkomsten wordt ontvangen. Er is daardoor geen noodzaak om overbesteding toe te staan voor het economisch vestigingsklimaat.

De risicobereidheid wordt door het Algemeen Bestuur jaarlijks in de begroting (t+1) opnieuw vastgesteld.

3 Weerstandsvermogen in relatie tot risicomanagement

Risicomanagement en het weerstandsvermogen zijn nauw met elkaar verbonden. Het doel van het hebben van weerstandsvermogen is dat er een buffer aanwezig is om de financiële tegenvallers op te kunnen vangen zodra risico's waarvoor geen beheersmaatregelen zijn getroffen werkelijkheid worden.

Bij het bepalen van het weerstandsvermogen wordt gekeken naar het beschikbare en de benodigde weerstandscapaciteit.

3.1 Beschikbare weerstandscapaciteit

De beschikbare weerstandscapaciteit bestaat uit het geheel aan (financiële) middelen dat de organisatie beschikbaar heeft om de risico's af te dekken waarvoor geen beheersmaatregelen zijn getroffen. In onderstaande tabel zijn de bestaande reserves van de MRDH weergegeven. Voor de reserves is aangegeven of ze wel of geen onderdeel uitmaken van het weerstandsvermogen van de MRDH.

Element	Wel/niet beschikbaar weerstandsvermogen
Reserve weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat	Wel
Risicoreserve financieringen	Wel
Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat	Deels

De Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat is ingesteld ter dekking van de bedrijfsrisico's van het programma Economisch vestigingsklimaat.

De Risicoreserve financieringen is ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen.

De Egalisatiereserve EV is ingesteld ter dekking van reeds verleende maar nog niet afgerekende projectbijdragen. Daarnaast worden ook relatief geringe begrotingsoverschotten toegevoegd aan deze reserve. Deze begrotingsoverschotten kunnen voor zover nog niet specifiek bestemd worden beschouwd als weerstandsvermogen.

Voor de overige risico's die samenhangen met de activiteiten voor verkeer en vervoer en bedrijfsvoering wordt geen weerstandscapaciteit opgebouwd. De in enig jaar nog niet bestede rijksbijdrage BDU betreft vreemd vermogen en van deze middelen kan geen reservevorming plaatsvinden. Er kan daarom geen weerstandsvermogen van deze middelen worden opgebouwd omdat er geen sprake is van eigen vermogen.

De geïdentificeerde (financiële) risico's worden binnen de betreffende projecten en concessies met een risicobuffer afgedekt. Wanneer deze risicobuffer wegens onvoorziene omstandigheden niet afdoende is, wordt gekeken of binnen de wettelijke begrotingskaders de resterende BDU-middelen aangesproken kunnen worden. Indien dat onvoldoende mogelijk is, kan het bestuur besluiten om andere bestedingen ten laste van de BDU-middelen te verlagen en/of te vertragen.

3.2 Benodigde weerstandscapaciteit

Onder de benodigde weerstandscapaciteit verstaat MRDH het geheel aan financiële middelen dat nodig is om financiële risico's op te vangen waarvoor geen beheersmaatregelen kunnen worden getroffen.

De benodigde weerstandscapaciteit wordt door MRDH bepaald door het risicoprofiel (de verwachte risicokans en omvang van het risico) van de financiële risico's, waarvoor geen maatregelen kunnen worden getroffen, te vermenigvuldigen met een zekerheidspercentage van 100%.

3.3 Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen de financieel gekwantificeerde risico's (benodigde weerstandscapaciteit) en het totaal aan middelen dat de organisatie beschikbaar heeft om de risico's af te dekken (beschikbare weerstandscapaciteit). Van belang is dat het weerstandsvermogen toereikend is. Om dit te kunnen beoordelen wordt het weerstandsvermogen uitgedrukt in een ratio.

$$\text{Weerstandsvermogen ratio} = \frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit}}$$

Het weerstandsvermogen is voldoende wanneer de beschikbare weerstandscapaciteit groter is dan de benodigde weerstandscapaciteit. Er is hiervoor geen norm vanuit de wetgever gesteld. Voor de beoordeling van de uitkomst van de weerstandsvermogen ratio hanteert MRDH de waarderingstabel van het Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement (NAR)², die inmiddels door verschillende decentrale overheden wordt toegepast:

Categorie	Ratio weerstandsvermogen	Betekenis
A	> 2,0	Uitstekend
B	$1,4 \leq x \leq 2,0$	Ruim voldoende
C	$1,0 \leq x \leq 1,4$	Voldoende
D	$0,8 \leq x \leq 1,0$	Matig
E	$0,6 \leq x \leq 0,8$	Onvoldoende
F	< 0,6	Ruim onvoldoende

MRDH streeft ernaar dat het weerstandsvermogen tenminste voldoende is. Dit betekent een minimale weerstandsvermogen ratio van 1 tot 1,4 met als categorie C. Er wordt geen hogere ratio gewenst geacht omdat het uitgangspunt is dat er geen onnodige reservevorming plaatsvindt binnen gemeenschappelijke regelingen.

Indien de weerstandsvermogen ratio in categorie D, E en F valt, is de beschikbare weerstandscapaciteit van onvoldoende niveau. MRDH zal dan (i) de benodigde weerstandscapaciteit terugbrengen door extra beheersmaatregelen en/of (ii) de beschikbare weerstandscapaciteit aanvullen.

² Een norm voor weerstandsvermogen - B&G oktober 2006- D. Smorenberg