

**Ontwerp begroting 2019
en meerjarenbeeld 2020-2022**

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Inhoud

Inleiding	4
Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH	6
Hoofdstuk 2 Programma's	14
2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.....	14
2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	16
2.1.2 Wat gaat het kosten?	24
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	26
2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	26
2.2.2 Wat gaat het kosten?	28
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat	30
2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	30
2.3.2 Wat gaat het kosten?	35
Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting.....	38
3.1 Algemene dekkingsmiddelen.....	38
3.2 Overhead	38
3.3 Vennootschapsbelasting	40
Hoofdstuk 4 Paragrafen.....	41
4.1 Financiering	41
4.2 Verbonden partijen	43
4.3 Weerstandsvermogen en risico's.....	46
4.4 Onderhoud kapitaalgoederen.....	50
4.5 Bedrijfsvoering.....	52
Hoofdstuk 5 Financiële begroting	55
5.1 Overzicht baten en lasten	55
5.2 Overzicht incidentele baten en lasten	56
5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting	57
Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2017-2022.....	61
Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente	62
Hoofdstuk 8 Besluit	63
Bijlage 1 Indicatoren	64
Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2019	79
1. Inleiding, achtergronden en kaders.....	81
1.1 Inleiding	81

1.2	Van beleid naar uitvoering	82
1.3	Uitgangspunten en randvoorwaarden.....	82
1.4	Werkgebied van de Vervoersautoriteit.....	83
2.	Financiële samenvatting	84
3.	Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.....	86
4.	Openbaar Vervoer	87
4.1	Projecten in de realisatiefase.....	87
4.2	Uitwerkingsfase.....	89
4.3	Verkenningen en planstudies.....	90
5.	Verkeersmanagement en wegenstructuur	93
5.1	Projecten in de realisatiefase.....	93
5.2	Projecten in de uitwerkingsfase.....	94
5.3	Verkenningen en planstudies.....	95
6.	Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid	98
6.1	Fiets	98
6.2	Ketenmobiliteit	99
6.3	Verkeersveiligheid	100
6.4	Duurzame mobiliteit	100
7.	Slimme bereikbaarheidsmaatregelen	101
8.	Programma's	101
	Bijlagen	103
Bijlage A1	Grote projecten	104
Bijlage A2	Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger	105
Bijlage A3	Aanmeldingen	113
Bijlage A4	Afgesloten projecten 2017.....	118
Bijlage B	Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid	121
Bijlage C	Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland	123
Bijlage D	Afkortingenlijst	124

Inleiding

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. Zo formuleren wij ten behoeve van de versterking van het economisch vestigingsklimaat regionaal verkeer en vervoersbeleid en zijn wij opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag, waarvoor wij concessies verlenen 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.

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 2019 vervult derhalve tevens de functie van Werkplan.

Kadernota MRDH begroting 2019

Op 9 maart 2018 heeft het algemeen bestuur de Kadernota MRDH begroting 2019 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 2019 € 2,58. De Begroting 2019 gebruikt net als de Strategische Agenda - die momenteel wordt opgesteld - de vier invalshoeken uit het Regionaal Investeringsprogramma als strategisch kader. Dat zijn de invalshoeken *Vernieuwen Economie*, *Vernieuwen Energie*, *Vernieuwen Verbindingen*, *Vernieuwen Stad en Omgeving*. In de begroting 2019 zijn drie programma's opgenomen waarin de opgaven binnen de vier invalshoeken 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 en activiteiten van de MRDH in relatie tot de Strategische Agenda en daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale begroting.

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

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

In hoofdstuk 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 onder meer de fluctuaties in de meerjarenramingen toegelicht, in (2) de uiteenzetting van de financiële positie zijn de geprognosticeerde begin- en eindbalans opgenomen en wordt ingegaan op het EMU saldo en als laatste (3) worden de geraamde baten en lasten per taakveld weergegeven.

Hoofdstuk 6 bevat de staat van reserves en fondsen 2017-2022.

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

Waar doen we het voor?

De 23 gemeenten in de MRDH werken samen om de welvaart en het welzijn van hun inwoners te vergroten. De wereld is in sterke verandering: digitalisering, energietransitie en het sluiten van productie- en consumptiekringlopen, raken ons allemaal en hebben grote gevolgen voor het bedrijfsleven en de arbeidsmarkt in de regio. De schaal van de regio is van groot belang om de kansen die deze veranderingen de gemeenten bieden samen te kunnen pakken leidend tot nieuwe banen en nieuwe perspectieven voor onze inwoners. Wereldwijd worden stedelijke regio's, zoals de regio Rotterdam Den Haag, namelijk steeds belangrijker voor het toekomstperspectief van mensen. Daar wordt in toenemende mate de kracht van landen bepaald om internationaal te concurreren en daarmee te zorgen voor voldoende werk. Wereldwijd bestaan stedelijke regio's daarbij in feite uit netwerken, omdat mensen niet gebonden zijn aan grenzen, maar over en weer verbinding zoeken en vinden. Dat betekent wat voor onze opgave. Aantrekkelijke stedelijke regio's, goed verbonden met de rest van de wereld en met een sterk vestigingsklimaat, trekken bedrijven en talent aan en houden dit vast. De regio Rotterdam Den Haag heeft alles in zich om zo'n regio te zijn, maar daarvoor moeten kansen benut worden. Dat kan alleen door samenwerking. Hier werken de 23 gemeenten verenigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag dan ook hard aan, met het bedrijfsleven en de kennis- en onderwijsinstellingen als belangrijke partners. Doel is om een aantrekkelijke regio te zijn in het hier en nu, voor onze inwoners. En om in de toekomst ook een aantrekkelijke regio te blijven, voor de volgende generaties.

De potentie van de regio Rotterdam Den Haag is groot. De regio huisvest drie van de beste universiteiten van Europa. De regio heeft een diverse economische structuur waarin alle topsectoren vertegenwoordigd zijn. Natuur en stad zijn nabij en bieden alle kansen voor recreatie en ontspanning. Toch ligt er voor onze regio een grote uitdaging. De groei en welvaart in Nederland en onze regio blijven achter bij andere stedelijke regio's in Nederland en Europa, ondanks veel potentie op regioniveau. Bruto regionaal product en werkgelegenheid krompen tijdens de afgelopen recessie sterker dan elders. Crossovers tussen sectoren en innovatiekracht van bedrijfsleven en kennisinstellingen worden onvoldoende benut, de werkloosheid is bovengemiddeld, de samenhang tussen stedelijke gebieden is gebrekkig (onvoldoende agglomeratiekracht). Dit wordt onder meer onderbouwd door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO).

Hoe pakken we het aan?

Op basis van de analyse van de OESO is een regionale aanpak ontwikkeld langs vier samenhangende lijnen, gericht op investeren en werk, werk, werk. Dit is een regionale aanpak, waarbij alle partijen in de regio, vanuit hun eigen rol en mogelijkheden een bijdrage leveren. Dit komt terug in het Regionaal Investeringsprogramma en in de nieuwe Strategische Agenda voor de volgende bestuursperiode van de MRDH. Het Regionaal Investeringsprogramma is op initiatief van de 23 gemeenten in de metropoolregio in nauwe samenwerking met de provincie Zuid-Holland, Drechtsteden, Holland Rijnland en de Economic Board Zuid-Holland (voorheen Economische Programmaraad Zuidvleugel) opgesteld. Het is een investeringsplan gericht op het versterken van de regionale economische structuur. Het Investeringsprogramma bevat ruim 150 publieke en publiek-private projecten waaronder projecten uit de Roadmap Next Economy. Het Regionaal Investeringsprogramma toont op een eenduidige en eendrachtige wijze de ambities van de regio richting Rijk en Europa. Kijk voor meer informatie op investeringsprogramma.nl.

De vier lijnen uit het Regionaal Investeringsprogramma worden hieronder beschreven.

Vernieuwen van verbindingen - Bereikbaarheid en mobiliteit zijn geen doel op zich, maar randvoorwaarden voor een economisch vitale, duurzame en sociale ontwikkeling van de metropoolregio. Doel is dat de regionale economische toplocaties beter bereikbaar worden en inwoners vanuit huis meer banen kunnen bereiken. Daarnaast willen we minder verkeersslachtoffers en minder CO₂-emissies. Daarom zet de MRDH in op het vernieuwen van verbindingen. Uitstekende verbindingen in alle modaliteiten (weg, spoor, water, lucht) zowel in onze regio als met het (Europese) achterland zijn en blijven van onverminderd belang. Investerings in (light)rail en het goed benutten van bestaande infrastructuur onder andere door toepassing van innovatieve oplossingen hebben hierin een prominente plaats. Daarnaast tekent het belang van de ICT infrastructuur in al haar facetten zich steeds sterker af als randvoorwaarde voor het vestigingsklimaat.

Vernieuwen van de economie - In de toekomst bepaalt de next economy de concurrentiekracht van Nederland, dit vraagt om het vernieuwen van de economie. Digitalisering en verduurzaming van energieopwekking en efficiënt gebruik van productiesystemen, vervoerketens en dienstverlening hebben een grote positieve impact op de economische bedrijvigheid. Het gaat om vernieuwing én om doorontwikkeling van het bestaande. Omdat deze regio de ontwikkeling naar een nieuwe economie onderkent en omarmt, ontstaat hier voortbouwend op de bestaande sterke pijlers zoals bijvoorbeeld de mainport, de greenport, het high tech cluster en de security delta, nieuwe economische bedrijvigheid en werkgelegenheid op alle beroepsniveaus. Deze nieuwe banen vragen meer 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.

Vernieuwen van energie - De energietransitie wordt met de dag urgenter. Daarom werkt de regio aan het vernieuwen van energie. 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 fossielvrije tuinbouw als doelstelling. Samen met ruim een miljoen woningen die op termijn van aardgas af moeten is dit dé regio voor het in de praktijk brengen van de circulaire economie, hergebruik van grondstoffen en het duurzaam benutten van natuurlijke hulpbronnen. Stapsgewijs verduurzaamt de regio de energievoorziening (geothermie, zon, wind) en zet ze in op efficiënter energieverbruik in industrie, glastuinbouw, verkeer en vervoer en gebouwde omgeving.

Vernieuwen van stad en omgeving - Kwaliteit van leven in stedelijke regio's wordt steeds belangrijker. De trek naar de stad zet onverminderd door, de vraag naar woningen is immens. Tot 2040 komen er 240.000 nieuwe woningen bij waarover de komende periode besluiten genomen zullen moeten worden in relatie tot de investeringen in bereikbaarheid en de ruimte voor werkgelegenheid en groen. Dit biedt kansen én uitdagingen. Het gaat erom om te komen tot een regio met goed bereikbare woon- en leefomgeving, topklasse werklocaties, nabij goed toegankelijk groen met ruimte voor sport, cultuur en vrije tijd. De regio versterkt het groen in en om de stad en ontwikkelen de binnensteden tot nog aantrekkelijker gebieden.

Wat is onze rol?

De MRDH is verlengd lokaal bestuur. De gemeenten zitten in deze samenwerking gezamenlijk aan het stuur. De MRDH wordt bestuurd door het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur, waarin voornamelijk burgemeesters van de 23 gemeenten zitting hebben. Voorts zijn er twee bestuurscommissies voor verkeer en vervoer respectievelijk economisch vestigingsklimaat, waarin vakwethouders van de 23 gemeenten zitting hebben. Tot slot zijn er twee adviescommissies voor verkeer en vervoer respectievelijk economisch vestigingsklimaat en een rekeningcommissie waarin raadsleden van de 23 gemeenten zitting hebben.

De MRDH-samenwerking wordt ondersteund door een compact regiobureau, dat nauw samenwerkt met de 23 gemeenten, waar de uitvoeringskracht ligt en het bestuurlijk en ambtelijk eigenaarschap is belegd. 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. Daarnaast werkt de MRDH nauw samen met de Economic Board Zuid-Holland (EBZ), hét triple helix orgaan van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen en InnovationQuarter, de regionale ontwikkelingsmaatschappij.

De MRDH-samenwerking speelt binnen alle vier de lijnen een rol. Dit is niet vreemd, daar deze sterk met elkaar samenhangen. 'Je gaat erover of niet' is als adagium niet meer van deze tijd. Het gaat steeds meer om 'welke toegevoegde waarde kun je leveren'. Vanuit de eigen taken en bevoegdheden werkt de MRDH met al haar partners aan de gezamenlijke opgaven, de essentie van netwerkend werken. De rol die de MRDH speelt, verschilt dan ook per lijn: op het gebied van verbindingen is de MRDH veelal 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. Op het gebied van 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 vraagstukken rondom ruimtelijk-economische ontwikkeling. Op het gebied van energie en 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.

De MRDH is nu ruim drie jaar op weg. Deze eerste drie jaar is hard gewerkt aan visievorming en planontwikkeling – denk aan de studie van de OESO, de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, het Regionaal Investeringsprogramma en de Roadmap Next Economy. Deze periode is afgesloten met een uitgebreide evaluatie van de MRDH-samenwerking, met opbouwende kritiek en positieve uitkomsten. De aankomende periode zal sterk in het teken staan van de uitwerking en realisatie van plannen. Hiertoe wordt door de MRDH-gemeenten een strategische actieagenda opgesteld die nauw aansluit op de lokale agenda's en wordt nadrukkelijk de samenwerking gezocht met het Rijk en andere partners om op de vier lijnen – bereikbaarheid, economie, energie en stad en omgeving – de komende vier jaar zichtbaar het verschil te maken voor de inwoners van onze metropoolregio.

In hoofdstuk 2 worden per programma de opgaven verder uitgewerkt die bijdragen aan de vier samenhangende lijnen. Schematisch ziet dat er als volgt uit:

	Invalshoeken strategische Agenda				
Opgaven	Vernieuwen Verbindingen	Vernieuwen Economie	Vernieuwen Energie	Vernieuwen Stad en Omgeving	Hoofdstuk verwijzing
Wegenstructuur	V				2.1.1.1 & 2.2.1.2
Verkeersmanagement en ITS	V	V			2.1.1.2
Fietsnetwerk	V		V	V	2.1.1.3 & 2.2.1.3
Ketenmobiliteit	V			V	2.1.1.4 & 2.2.1.3
Reisgedrag en logistiek	V		V		2.1.1.5
Duurzame mobiliteit	V		V		2.1.1.6
Verkeersveiligheid	V			V	2.1.1.7
Exploitatie openbaar vervoer	V	V			2.1.1.8
Netwerk openbaar vervoer	V				2.1.1.9 & 2.2.1.1
Werklocaties		V		V	2.3.1.1
Energie infrastructuur		V	V		2.3.1.2
Fieldlabinfrastructuur en campussen		V			2.3.1.3
Onderwijs en arbeidsmarkt		V			2.3.1.4
Economie landelijk gebied	V			V	2.3.1.5

Zoals eerder aangegeven stelt de MRDH momenteel de Strategische Agenda op. Het nieuwe bestuur maakt hierin keuzes voor de komende bestuursperiode. Naar verwachting wordt deze agenda eind 2018/begin 2019 vastgesteld. De Begroting 2019 en de hierin opgenomen opgaven kunnen hierdoor nog wijzigen. Hiermee samenhangende begrotingswijzigingen zullen het gebruikelijke besluitvormingsproces doorlopen.

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 Vervoersautoriteit onder grote druk. Ingezet wordt op afspraken met het kabinet om deze problematiek aan te pakken. Indien dit niet lukt dient, als behoud van investerend vermogen van de Vervoersautoriteit gewenst wordt, efficiëntere besteding van de bestaande middelen te worden uitgewerkt, zo mogelijk vertaald in nieuw beleid en uitvoeringsmaatregelen.

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.

Een belangrijke wijziging voor de besluitvorming over investeringen is de aanscherping van de financiële kaders. Het gaat hierbij om regelgeving voor overbesteding van BDU-middelen en de toepassing van het bestedingsbegrip voor BDU-middelen. Hierna wordt dit verder toegelicht.

Overbesteding

Zoals eerder in de Begroting 2018 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. Tot en met de Begroting 2018 hanteerde de MRDH het uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan onder de voorwaarde dat over een periode van tien jaar het saldo van beschikbare middelen en bestedingen positief is. Een extern kader voor deze termijn ontbrak toen nog. Een externe partij is daarom gevraagd om nader onderzoek te doen naar de kaders voor overbesteding. De provincie is betrokken geweest bij dit onderzoek. Conclusie uit dit onderzoek is dat de MRDH zich voor wat betreft de termijn van overbesteding dient te houden aan 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 2019 moet dus uiterlijk in 2022 zijn aangezuiverd. Hierbij geldt ook dat de begroting in de drie jaar na het inlopen van het tekort geen tekort mag laten zien.

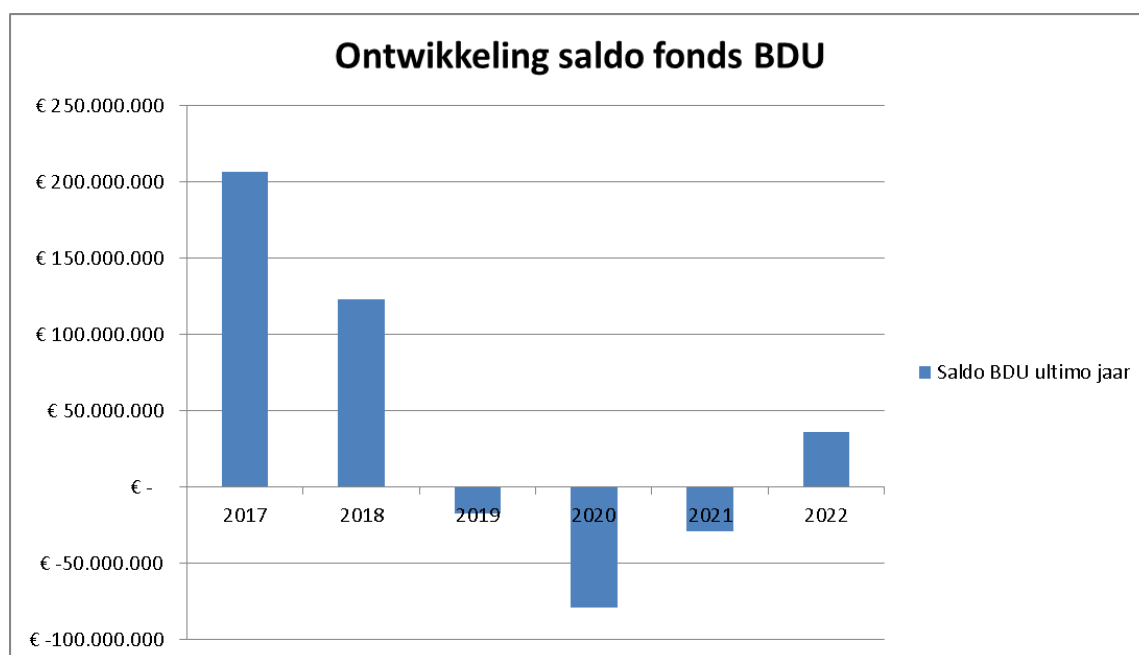
Bestedingsbegrip

Sinds de oprichting in 2014 zijn de begrotingen van de MRDH, ten aanzien van bestedingen ten laste van de BDU, gebaseerd op het volgende bestedingsbegrip: de daadwerkelijk voor gesubsidieerde projecten uit te betalen subsidies (inclusief de daarop te verstrekken voorschotten). Dit is in lijn met wat bij de voormalige stadsregio's gebruikelijk was. Sinds 2016 hanteert de accountant van de MRDH bij de jaarrekeningen een ander bestedingsbegrip. In essentie komt dit erop neer, dat de accountant van mening is dat de daadwerkelijke voortgang van de door de MRDH gesubsidieerde projecten als maatstaf voor de bestedingen moet worden genomen. Dit is een boekhoudkundig interpretatieverschil, aangezien het hier alleen gaat om de wijze van

toedeling van de bestedingen aan de verschillende begrotingsjaren, als geheel wijzigt de besteding niet.

Omdat de begrotingen tot nog toe zijn gebaseerd op het bestedingsbegrip volgens de MRDH en de jaarrekeningen tot nog toe op het bestedingsbegrip volgens de accountant, kunnen er afwijkingen zijn tussen begrotings- en realisatiecijfers. Dit vinden zowel de MRDH als de accountant onwenselijk. De commissie BBV is daarom gevraagd om over dit boekhoudkundige interpretatieverschil een bindende uitspraak te doen. Deze uitspraak is op 21 februari jl. ontvangen en houdt in dat het bestedingsbegrip volgens de accountant moet worden gevolgd. In de begroting 2019 is deze uitspraak verwerkt.

Voor het meerjarenbeeld levert deze boekhoudkundige wijziging geen knelpunten op; het meerjarenbeeld van de BDU-middelen voldoet aan de vigerende wettelijke kaders (maximale periode van overbesteding van drie achtereenvolgende kalenderjaren):



Hieruit blijkt dat er in de jaren 2019 t/m 2021 sprake is van een tekort, dat oploopt van € 17,2 miljoen in 2019 tot maximaal € 79,1 miljoen in 2020. 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 hoofdstuk 2 van het IPVa (bijlage 2).

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

- Voor kleine projecten wordt in 2019 MRDH-breed een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van het programma kleine projecten wordt in het voorjaar van 2018 in samenspraak met de gemeenten uitgewerkt, gericht op vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2018.
- de BDU-bijdrage van het Rijk wordt opgenomen volgens het laatst bekende prijspeil (2017).

De opgaven van het programma Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd uit een door de aan 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 2019 bedraagt de inwonerbijdrage € 2,58 per inwoner. Een groot deel van deze bijdrage wordt ingezet voor 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 de 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 2018. 20% van de overhead komt ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% komt ten laste van de BDU. De doorbelasting van de centrale directiefunctie blijft bepaald op 50% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat / 50% BDU.

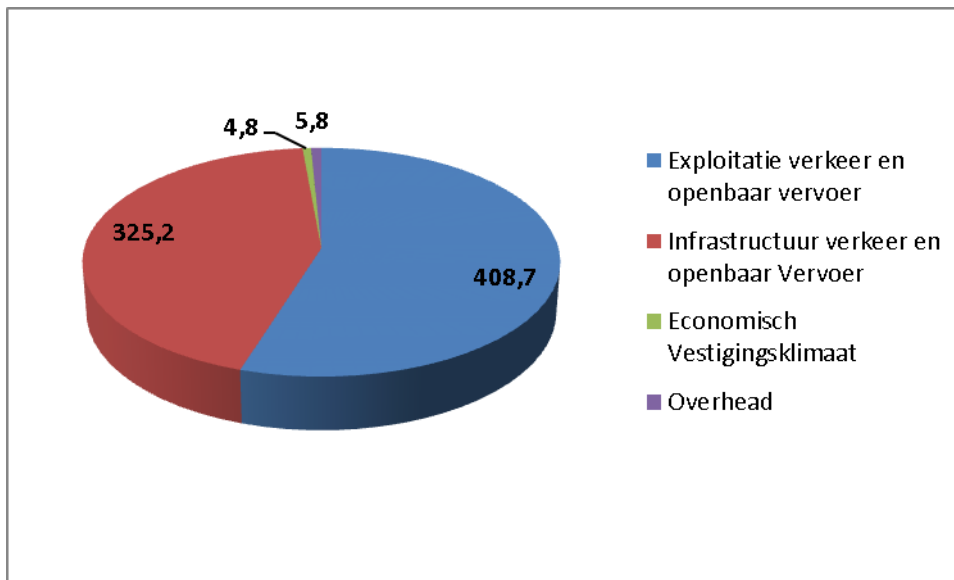
De Begroting 2019 kent een omvang van € 745 miljoen. Ter vergelijking zijn de geraamde realisatie over 2017 en een actuele raming over 2018 (bestaande uit de vastgestelde begroting 2018 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2018 ter besluitvorming zullen worden voorgelegd). Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programma-begroting 2019 (euro's)	Geraamde realisatie 2017	Raming 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	424.502.441	416.388.080	408.707.256	398.844.591	392.235.959	384.685.209
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	488.573.750	245.455.690	325.177.374	218.533.697	54.935.761	46.435.760
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.028.764	5.419.440	4.831.031	4.823.400	4.823.400	4.823.400
Overhead*	0	5.711.200	5.834.000	5.834.000	5.834.000	5.834.000
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	918.104.955	672.974.410	744.549.662	628.035.689	457.829.121	441.778.370
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	428.491.120	423.713.287	415.952.402	400.275.639	392.235.959	384.685.209
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	488.573.750	245.455.690	325.177.374	218.533.697	54.935.761	46.435.760
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.875.641	5.419.440	4.831.031	4.823.400	4.823.400	4.823.400
Overhead*	0	5.711.200	5.834.000	5.834.000	5.834.000	5.834.000
Totaal	922.940.511	680.299.617	751.794.808	629.466.737	457.829.121	441.778.370
Resultaat voor reservemutaties	4.835.556	7.325.207	7.245.146	1.431.048	0	0
Onttrekking aan reserves	0	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-4.835.556	-7.325.207	-7.245.146	-1.431.048	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

*tot en met 2017 werden binnen de programma's de totale apparaatslasten verantwoord. 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 en wordt de overhead verantwoord in een apart overzicht. Zie hiervoor hoofdstuk 3.2 Overhead.

In dit meerjarenbeeld is rekening gehouden met de besluitvorming rondom de MRDH-bijdrage aan de Hoekse Lijn (bestuurscommissie Vervoersautoriteit 14 februari 2018). De fluctuaties in de meerjarenramingen worden toegelicht in de genoemde programma's en in de financiële begroting.

De verdeling van de begroting over de programma's en de overhead kan voor het begrotingsjaar 2019 als volgt worden weergegeven (x € 1 miljoen):



Hoofdstuk 2 Programma's

De Begroting 2019 gebruikt de vier invalshoeken uit het Regionaal Investeringsprogramma als strategisch kader. Dat zijn de invalshoeken *Vernieuwen Economie*, *Vernieuwen Energie*, *Vernieuwen Verbindingen*, *Vernieuwen Stad en Omgeving*. De opgaven die bijdragen aan deze vier samenhangende lijnen 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 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 het thema *Vernieuwen Verbindingen* 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 vervoerinfrastructuur 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.

Het thema *Vernieuwen Verbindingen* is uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB), die in 2016 bestuurlijk is vastgesteld. 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	- Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken - Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	- Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet
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 (metropolitaan 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)

Dit vraagt, naast een methodische doorvertaling van doelen naar eisen, om een bijpassende monitoringssystematiek. Deze wordt in 2018 geoperationaliseerd, inclusief het opstellen van het eerste monitoringsrapport.

Begin 2018 is aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit gerapporteerd over de topeisen van de UAB met betrekking tot concurrerende economie, kansen voor mensen, de duurzame regio en efficiënt en rendabel. De topeis van Kwaliteit van Plekken wordt in de loop van 2018 uitgewerkt.

Daarnaast zijn onderzoeken gedaan naar het gebruik van voorzieningen voor parkeren van fietsen en auto's bij het OV, zodat bekend is waar er tekorten zijn. Op basis van deze onderzoeken en inventarisaties worden in 2018 en 2019 maatregelenprogramma's opgesteld die moeten leiden tot uitvoeringafspraken met -onder andere- de gemeenten. Deze maken op hun beurt deel uit van het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag en de Korte Termijn Aanpak.

De hoofdaccenten in 2019

In 2019 verschuift het accent verder van beleidsuitwerking naar beleidsuitvoering via projecten en maatregelen, inclusief de planstudies en verkenningen gebaseerd op het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. Deze accentverschuiving geldt ook voor de exploitatie van het openbaar vervoer, waarvan het kader in de programma's van eisen voor de nieuwe concessies is vastgelegd. Parallel zal stelselmatig aan verbetering worden gewerkt, worden nieuwe ontwikkelingen gevolgd en waar nodig vertaald naar beleid en uitvoering.

De prioriteiten van de MRDH zullen worden ingebracht in de dan aan de orde zijnde beleidsprocessen op nationaal en regionaal niveau. De ambitie van het nieuwe kabinet op het gebied van regionale en stedelijke bereikbaarheid en klimaat sluit in woorden aan op het regionale beleid, maar dat moet zich nog vertalen in bijpassende financiële middelen. De integrale aanpak van het vernieuwen van economie, verbindingen, energie en stad en omgeving vraagt ook om een integrale benadering van het kabinet. Rijk en regio werken in het kader van het MIRT aan plannen voor bereikbaarheid gelinkt aan woningbouw. Het is de wens van de MRDH en betrokken

gemeenten om in elk geval hierover in 2018 afspraken te maken met het kabinet. Deze afspraken moeten dan in 2019 tot daadwerkelijke actie leiden. Voor de MRDH gaat het dan om vergroten van de financiële ruimte voor de BDU en voor het te realiseren van bereikbaarheidsprogramma's in het Gebiedsprogramma en daarvoor noodzakelijke investeringsmiddelen. Maar ook is de inzet noodzakelijk voor het halen van de CO₂-ambitie door maatregelen, geld en regelgeving. Om de trend van stijging van het aantal verkeersslachtoffers te keren is inzet nodig onder andere op het gebied van (bestuurlijke) verkeershandhaving, gedragsbeïnvloeding en investering in duurzaam veilige infrastructuur. En tot slot is ten behoeve van de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer ondersteuning nodig om de daarop aansluitende verstedelijkingsambities te kunnen realiseren.

In 2017 is bij de wethouders van Verkeer, Wonen, RO en Economie breed draagvlak gebleken voor de koppeling van ruimtelijke ontwikkeling, verstedelijking en het mobiliteitssysteem. Het concept Stedenbaan moet goed worden geborgd en de instrumenten uit de nieuwe Omgevingswet moeten door gemeenten en provincie hiervoor worden ingezet. In 2019 zal de genoemde koppeling blijvend aandacht vragen, onder andere via de werkplaats Metropolaan OV, RO en Duurzaamheid. Resultaten worden ingebracht in de ontwikkeling van rijksbeleid zoals de Nationale Omgevingsvisie het gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.

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

2.1.1.1 Algemene strategie- en beleidsontwikkeling

Inleiding

De toepisen en systeemeisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn in 2017 en 2018 geoperationaliseerd en er heeft een nulmeting plaatsgevonden. Tevens zijn op de diverse thema's en gebieden uitwerkings- en uitvoeringsprogramma's vastgesteld. Deels heeft dit plaatsgevonden in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag, waarin de opgaven zijn bepaald die tot 2040 de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Dit MIRT-onderzoek is de onderlegger van het Gebiedsprogramma dat is afgesproken met de minister van I&W in het BO-MIRT. 2019 staat in het teken van uitwerking en vooral de uitvoering van maatregelen. Soms in de vorm van verkenningen voor langere termijn, soms in de vorm van concrete maatregelen op korte termijn. Daarbij zijn vaak andere partijen (realisatoren) aan zet, met name de MRDH-gemeenten zelf.

Wat willen we bereiken?

Het beleid van de MRDH moet inspelen op actuele inzichten over de werking van het verkeer- en vervoersysteem. Daarvoor is het nodig om structureel onze kennis op orde te houden -samen met kennisinstellingen in de regio- en de voortgang van het beleid te monitoren. In relatie hiermee willen we innovatiemogelijkheden stimuleren, met name waar dit gekoppeld kan worden aan economische kansen (*Vernieuwen Economie*). We willen een actueel en goed werkend verkeersmodel ten behoeve van regionale project- en netwerkverkenningen en als faciliteit voor de 23 gemeenten.

Omdat de beleidsdoelen van de MRDH alleen bereikt kunnen worden in samenwerking met anderen willen we dat deze een plek krijgen in de agenda's van anderen, in het bijzonder van het Rijk en de provincie Zuid-Holland. In verband met de invoering van de Omgevingswet in 2021

willen we zorgen dat de doelen en uitgangspunten van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en het Regionaal Investeringsprogramma doorwerken in de omgevingsvisies op provinciaal en nationaal niveau.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

Beleidsontwikkeling en -uitwerking

- Samen met de gemeenten proactief participeren in het proces van de Omgevingsvisies van de provincie Zuid-Holland en het Rijk en waar nodig gebruik maken van formele reactiemogelijkheden.
- De MRDH draagt zorg voor inbreng van het regionale vervoerbelang in ruimtelijke overlegtafels zoals het portefeuillehouders overleg verstedelijking en wonen en de regionale tafel Ruimte en Economie en draagt op verzoek van gemeenten vanuit het belang van de Vervoersautoriteit bij aan ruimtelijke planvorming van gemeenten.
- Samen met provincie en gemeenten invulling geven aan de wederkerige bijdrage vanuit de regio aan het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. Actueel inspringen op wijzigingen in rijksregelgeving (mobiliteitsfonds).
- Uitvoeren van integrale verkenningen of planstudies uit het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.
- Uitbreiden van de Kennisagenda met hogescholen en universiteiten waarmee in 2018 een start is gemaakt en gezamenlijke ontwikkeling van voorstellen ten behoeve van nationale of Europese kennisprogramma's.
- Participatie in projecten en processen van CROW/KpVV, Connekt en andere relevante nationale kennisorganisaties.

Monitoring en Modellen

- Voortgangsbewaking UAB, actueel houden van de UAB monitor en een bijdrage leveren aan de jaarlijkse regiomonitor.
- Beheer en verbetering van het Verkeersmodel, inclusief gegevensinwinning.

Samenwerking

- Voorbereiding van de Bestuurlijke Overleggen MIRT samen met de partners in de Zuidelijke Randstad en in afstemming met de inliggende gemeenten.
- Participatie in de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad.
- Participatie in het Gebiedsprogramma Duurzame bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag in de programmaraad en het programmateam, inclusief de Korte termijn Aanpak 2019-2021.
- Structureel slimmer samenwerken met en tussen de MRDH-gemeenten en bedrijfsleven en kennisinstellingen gericht op mobiliteitsinnovatie en kennisontwikkeling en -deling.

2.1.1.2 Wegenstructuur

Inleiding

Een wegennetwerk met een voldoende en betrouwbare doorstromingskwaliteit is van belang voor de bereikbaarheid van de economische locaties met grote goederenstromen, die minder goed met OV of fiets bereikbaar te maken zijn. Ook de meer perifeer gelegen woongebieden zijn meer op de auto aangewezen, soms als voortransport naar het openbaar vervoer. Volgens onderzoek van de MRDH heeft groot deel van het wegennet voldoende doorstromingskwaliteit, een aantal bekende knelpunten waarvoor plannen in ontwikkeling zijn. De betrouwbaarheid is echter op veel trajecten een probleem.

Wat willen we bereiken?

De wegenstructuur in de metropoolregio moet voldoen aan de kwaliteitseisen qua snelheid en betrouwbaarheid die in de UAB zijn opgenomen: maximaal 1,5 à 2 keer de reistijd buiten de spits en 90% betrouwbaarheid.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- Uitwerken en uitvoeren van maatregelen ten gunste van de betrouwbaarheid van het wegennet, voortvloeiende uit de betrouwbaarheidsanalyses van 2017/2018.
- Uitvoeren en afronden van de gebiedsuitwerking “Integrale gebiedsuitwerking voor de ruimtelijke en logistieke invulling Greenport 3.0 Westland” en Bereikbaarheid Voorne-Putten.
- Regionale inbreng leveren in het onderzoek van de provincie Zuid-Holland naar de corridor Rotterdam-Antwerpen.
- regionale inbreng leveren bij de planuitwerkingsfase van de A4-N14 Haaglanden en waar nodig bij de A20 Nieuwerkerk-Gouda bij de uitwerking door het Rijk;
- In samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rijswijk doorlopen en afronden van de planuitwerkingsfase voor resp. de Erasmusweg/Lozerlaan en de Prinses Beatrixlaan volgend uit de MIRT-verkenning A4 Passage en Poorten & Inprikkers;
- In samenwerking met het Rijk, PZH en regiogemeenten uitvoeren, monitoren en waar nodig bijstellen van het adaptieve vervolgprogramma Aansluitingen HWN/OWN.

2.1.1.3 Verkeersmanagement en ITS

Inleiding

Benutting van het bestaande wegennet is van groot belang. Het gaat daarbij om verkeersmanagement en regie op werkzaamheden en incidenten van overheidszijde informatie aan individuele reizigers anderzijds (privaat). Er wordt gebruik gemaakt van de nieuwste technieken, waardoor bijvoorbeeld tweerichtingsverkeer mogelijk wordt tussen verkeersregelininstallaties en individuele voertuigen en tussen voertuigen onderling. Deze ontwikkeling is onderdeel van The Internet of Things, platooning van vrachtwagens en het fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile maakt specifiek onderdeel uit van de Roadmap Next Economie (*Vernieuwen Economie*).

Wat willen we bereiken?

We willen dat de bestaande weginfrastructuur beter wordt benut en de betrouwbaarheid wordt vergroot, door verbetering van het sturen en geleiden van het verkeer conform vastgestelde kaders door gebruik te maken van de kansen die Intelligente Transport Infrastructuur (ITS) hiervoor biedt.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- Participeren in en mede financieren van BEREIK! t.b.v.:
 - uitvoeren en bijstellen van regelscenario's in dagelijkse situaties;
 - verkeersmanagement bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten;
 - afstemmen wegwerkzaamheden en evenementen (RegioRegie).
 - uitvoeren van de regionale routekaart: data-visie en multimodaal tactisch kader.
- Participeren in NDW ten behoeve van het genereren en beheren van verkeersdata.
- Invulling van het mede-opdrachtgeverschap van de exploitatie van de in 2017 aanbestede diensten uit de ITS aanpak voor Beter Benutten Vervolg. Deze aanpak sluit aan bij Roadmap Next Economy. Dat betreft:
 - informerende toepassingen (snelheden, parkeren, incidenten, routes, etc.);
 - slim regelen van Verkeersregelininstallaties;

- slimme betere prioriteitstelling voor doelgroepen zoals OV en fietsers.
- Doorontwikkeling van de aanpak uit Beter Benutten vervolg in de aanpak slimme en duurzame mobiliteit gericht op: verdere uitbreiding van het aantal slimme verkeerslichten, uitrol van de slimme (netwerk) regelingen, uitrol prioriterende diensten. Verdere uitrol van bevorderen goed rijgedrag voor doorstroming en duurzaamheden. Stimuleren van gebruik van de diensten.
- Doorontwikkeling fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile en de diverse ontwikkellocaties daarin in samenwerking met InnovationQuarter.
- Bijdragen aan (kennis)ontwikkeling van over kansen en gevolgen van zelfrijdend vervoer (onderzoeksprogramma SURF STAD) en participeren in dan wel het initiëren van pilotprojecten hiervoor (bijv. zelfrijdend OV of *platooning* van vrachtwagens).

2.1.1.4 Fietsnetwerk

Inleiding

Een aanzienlijk deel van de verplaatsingen in de metropoolregio is met de fiets. Gemiddeld gaat het om een kwart van de verplaatsingen en het fietsverkeer groeit sterk. Ten opzichte van steden als Utrecht en Amsterdam is er winst te boeken. Onderzoek van de MRDH laat de sterke potentie zien van de fiets voor bovenlokale bereikbaarheid, met name door de opkomst van de e-fiets. Investeren om van deze potentie gebruik te maken draagt bij aan de CO₂-reductie (*Vernieuwen Energie*). Investeren in het fietsnetwerk kan ook bijdragen aan de bereikbaarheid van het landschap vanuit de steden en de ruimtelijke kwaliteit in de steden zelf (*Vernieuwen Stad en Omgeving*).

Wat willen we bereiken?

De potentie van de (elektrische) fiets voor het realiseren van de bereikbaarheidsdoelen uit de UAB willen we benutten door de verhoging van de kwaliteit van het fietsnetwerk, in het bijzonder door realisatie van metropolitane fietsroutes, waar mogelijk gecombineerd met recreatieve routes. Daarnaast is het nodig om de te beperkte kennis over fietsgebruik en routekeuze te vergroten om investeringsbeslissingen beter te kunnen onderbouwen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- Samen met gemeenten en andere wegbeheerders voeren we in 2019 tenminste twee trajectstudies uit naar de realisatie van metropolitane routes. De uitkomsten daarvan leggen we vast in realisatieafspraken (Regionaal Investeringsprogramma).
- Vanaf 2019 ondersteunen we gemeenten met een programmaproces gericht op een zichtbare kwaliteitsimpuls van dit netwerk.
- In 2019 participeren we tenminste in 1 onderzoek naar fietsgebruik en 1 onderzoek naar routekeuze.

2.1.1.5 Ketenmobiliteit

Inleiding

Veel van de reizen bestaan van deur tot deur uit een keten van verplaatsingen. Er is veel winst te boeken door de overstap tussen die ketens te optimaliseren en de beleving daarvan te verbeteren. Het gebruik van de fiets in het voor- en natransport verdubbelt de bereikbaarheid met het OV: De OV-fiets is een succes. Het veraangename van het wachten vermindert de ervaren wachttijd.

Verbeteren van de kwaliteit van station en omgeving helpt daarbij. Parkeren bij hoogwaardig OV aan de rand van de stad voorziet in een grote behoefte.

Wat willen we bereiken?

De waardering van knooppunten willen we verhogen conform de eisen uit de UAB. Daarnaast willen we dat er voldoende goede fietsparkeerplaatsen en P+R-plaatsen zijn en dat deze door adequaat beheer goed worden benut. Tot slot willen we dat de langzaam verkeer routes naar knooppunten op orde zijn. In 2019 wordt hierbij voortgebouwd op de beleidsuitwerking Ketenmobiliteit die in 2018 zal worden vastgesteld, de markt- en capaciteitsanalyse P+R en de inventarisatie van fietsparkeren bij OV. Gemeenten zullen hiervoor in samenwerking met de vervoerbedrijven en de stationsbeheerders plannen uitwerken, waar nodig gefaciliteerd door de MRDH. Investeren in de kwaliteit van knooppunten is ook investeren in de kwaliteit van de stad (*Vernieuwen Stad en Omgeving*).

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- We maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma fietsparkeren bij OV.
- Gaan verder met de uitvoering van het bestuursakkoord fietsparkeren bij stations in samenwerking met ProRail en maken afspraken met gemeenten en NS over uitvoering van pilots voor de exploitatie van de grote, bewaakte fietsenstallingen. Daardoor worden deze optimaal benut en worden de totale kosten van het fietsparkeren op die locaties geminimaliseerd.
- We maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma P+R bij OV-knooppunten.
- We maken afspraken met gemeenten over de kwaliteitsverbetering op OV-knooppunten en stimuleren gemeenten tot het starten van alliantiegesprekken om samen met de stakeholders rond een knooppunt tot kwaliteitsverbetering te komen.
- We maken afspraken met de OV-bedrijven over een gezamenlijke promotie van ketenmobiliteit in combinatie met OV-gebruik.

2.1.1.6 Reisgedrag en logistiek

Inleiding

Het gebruik van het verkeer- en vervoersysteem wordt grotendeels bepaald door keuzes die reizigers en organisaties maken. Het beïnvloeden van die keuzes kan aanzienlijk bijdragen aan een betere benutting. Daarbij gaat het zowel over personenverkeer als goederenvervoer.

Wat willen we bereiken?

Beter benutten van het verkeer- en vervoersysteem door het stimuleren van gedragsverandering bij reizigers en de partijen die onderdeel zijn van logistieke processen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- Participeren in en cofinancieren van de organisatie van de uitvoering van reisgedragsmaatregelen binnen de regio (De Verkeersonderneming-Bereikbaar Haaglanden) passend binnen de Korte Termijn Aanpak.
- Stimuleren van het regionaal bedrijfsleven en kennisinstellingen in de MRDH tot initiatieven op het gebied van mobiliteitsvernieuwing, bijvoorbeeld via pilots en proeftuinen.
- Organiseren van jaarlijkse netwerk-/kennisdelingsbijeenkomst Goederenvervoer in de regio.

- Uitvoeren van de in 2018 opgestelde regionale aanpak goederenvervoer, waaronder aanpak stedelijke distributie, mede in het licht van CO₂-reductie (*Vernieuwen Energie*).

2.1.1.7 Duurzame mobiliteit

Inleiding

Het klimaat staat hoog op de agenda. Het verkeer- en vervoersysteem is gemiddeld verantwoordelijk voor circa 30% van de CO₂-emissie. Het belang om als MRDH én als 23 gemeenten maatregelen te nemen staat daarom buiten kijf (*Vernieuwen Energie*).

Wat willen we bereiken?

In de UAB staat de reductie van de CO₂-uitstoot van het verkeerssysteem met 30% in 2025 opgenomen. Hiervoor is in 2018 een Actieagenda opgesteld van maatregelen die uitgewerkt en uitgevoerd moeten worden. Vanuit de rol en verantwoordelijkheid van de MRDH dragen we daar aan bij. Zo zorgen we dat openbaar vervoer zonder emissies een efficiënte bijdrage levert aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid en mobiliteit.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- Stimuleren dat de maatregelen in de Actieagenda CO₂-reductie verkeer MRDH (2018) worden uitgevoerd.
- Vertaling van de duurzaamheidsambities in concrete eisen bij aanbestedingen van het openbaar vervoer en de aankoop van materieel.
- Faciliteren van initiatieven gericht op CO₂-reductie door afstemming en kennisdeling en het verkennen van (externe) bronnen van financiering (uit de markt en bij andere overheden).

2.1.1.8 Verkeersveiligheid

Inleiding

Elk verkeersslachtoffer is er één teveel. 'Ik maak een punt van nul verkeersslachtoffers' is de invalshoek voor het verkeersveiligheidsbeleid. De MRDH gebruikt de afgesproken landelijke doelstellingen uit het naar verwachting in 2018 vastgestelde strategisch plan verkeerveiligheid 2030 als impuls en als basis voor monitoring bij de realisatie van onze eigen doelstellingen. In de provincie Zuid-Holland is dit voor verkeerseducatie uitgewerkt in het meerjarenprogramma van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid door: voortzetten, vernieuwen en verspreiden. We richten ons daarbij op kwetsbare groepen: fietsers, jonge bestuurders, jeugd (4-18 jaar) en senioren. Daarnaast zetten we in op een risicogerichte benadering van infrastructuur. Verbeteren van de verkeersveiligheid draagt bij aan de leefkwaliteit in de gemeenten (*Vernieuwen Stad en Omgeving*).

Wat willen we bereiken?

We willen bereiken dat er minder verkeersslachtoffers vallen door een risicogerichte aanpak van infrastructuur te stimuleren, verkeerseducatie te bevorderen voor de kwetsbare doelgroepen en verkeershandhaving hoger op de agenda te krijgen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- Naast de doorlopende analyse door ViaStat gebruiken we andere methoden en bronnen naast de bestaande, zodat we meer inzicht krijgen in de ongevallen (soort, aanleiding, betrokkenen).
- Uitvoeren van de regiefunctie voor het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid in samenwerking met de provincie Zuid-Holland van gedragsbeïnvloeding en educatie (onder andere programma's School op SEEF en TotallyTraffic), met als doel een toename van 5% van het aantal deelnemende scholen aan verkeerseducatie ten opzichte van 2018.
- Opdrachtgever van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen en verkeerseducatie voor basis- en voortgezet onderwijs, waarbij we de uniforme MRDH-brede aanpak voortzetten.
- In regioverband afspraken maken over inzet van handhaving in relatie tot gedragsbeïnvloedingsprojecten.
- Inspelen op kansen voor verkeersveiligheid bij mobiliteitsinnovaties, zoals rijtaakondersteuning en risicogestuurde aanpak fiets.
- Actief participeren bij de totstandkoming en uitvoering van actieplannen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

2.1.1.9 Netwerk Openbaar Vervoer

Inleiding

Het openbaar vervoer wordt gekenmerkt door een snel veranderende context. Onder andere groeiende steden, bevolkingsgroei, woningbouw, duurzaamheid, flexibilisering van het mobiliteitsaanbod en toenemende krapte in de eigen (BDU) investeringsruimte vragen om duidelijke en robuuste beleidskeuzes, met het oog op de nog onzekere toekomst.

Wat willen we bereiken?

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

Vanuit een integrale visie en in samenwerking met publieke- en private partners werken we aan de uitbreiding en optimalisatie van het netwerk door het uitwerken van OV-visies richting voorbereiding van concrete investeringsprojecten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- Nadere uitwerking van de in 2018 vastgestelde integrale OV-visies, namelijk OV plan Rotterdam 2040, schaalsprong OV Den Haag 2040 en Netwerkvisie RandstadRail in de driehoek Rotterdam-Den Haag-Zoetermeer.
- Via de werkplaats Metropolaan OV, ruimte en Duurzaamheid van het gebiedsprogramma samen met het Rijk de maatregelen voor de spoorverbinding Den Haag-Rotterdam (van Leiden t/m Dordrecht) concretiseren in relatie tot de ambities voor lightrail op het hoofdspoor en de verstedelijking (inclusief de landschappelijke inpassing).
- Participeren in verkenningen of planstudies voortvloeiende uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. Dat zijn naar verwachting:
 - MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam
 - MIRT-verkenning Den Haag CID-Binckhorst
 - regionale gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten, Zoetermeer, Westland.
- Bijdragen aan aanpassing spooreplacement Schiedam volgens variant D ten behoeve van viersporigheid Schiedam – Rotterdam.
- Naamswijziging station Delft Zuid naar station Delft Campus.
- Planstudie programma tram 2024 (nieuwe trams Den Haag, eventuele aanpassing tramlijnen en traminfra, nieuwe remise Rijswijk).

- Monitoring en evaluatie verschillende projecten, waaronder Netwerk Randstadrail (NRR) en andere gerealiseerde projecten.

2.1.1.10 Exploitatie openbaar vervoer en beheer en onderhoud infrastructuur

Inleiding

Openbaar vervoer (als onderdeel van ‘**Vernieuwen Verbindingen**’) is een belangrijke randvoorwaarde om de concurrentiekracht van de regio te versterken. Efficiënt en rendabel openbaar vervoer, bereikbaarheid van economische toplocaties en integratie met andere modaliteiten zijn daarin belangrijke aspecten om tot één (hoogwaardig) openbaar vervoersysteem voor de reiziger te komen.

Wat willen we bereiken?

Een belangrijk instrument bij de exploitatie van het openbaar vervoer betreft de concessie met een daarbij behorende subsidiebijdrage. Op basis van een adequaat programma van eisen zijn in de periode 2016 – 2018 (nagenoeg) alle concessie opnieuw verleend, veelal voor een langere periode. Dat betekent dat het accent enerzijds komt te liggen op het (doelmatig) beheer van deze concessies. Daarbinnen zal bijzondere aandacht zijn voor effectieve inzet van de middelen, optimalisatie en duurzaamheid. Laatste wordt onder meer vertaald in de transitie naar ‘zero-emissie’ bussen.

Anderzijds wordt het openbaar vervoer gekenmerkt door een snel veranderende context. Onder andere groeiende steden, bevolkingsgroei, woningbouw, duurzaamheid, flexibilisering van het mobiliteitsaanbod en toenemende krapte in de eigen (BDU) investeringsruimte vragen om duidelijke en robuuste beleidskeuzes, met het oog op de nog onzekere toekomst.

Vanuit een integrale visie (onder meer in samenhang met verstedelijking) en in samenwerking met publieke-, private- en kennispartners werken we aan optimalisatie (van het gebruik) van het netwerk door het uitwerken van OV-visies richting voorbereiding van concrete investeringsprojecten en dragen we bij aan pilotprojecten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

Beleidsontwikkeling

- Nadere uitwerking en deels uitvoering van nieuwe energieconcepten (besparen, opwekken, laadinfra) gerelateerd aan de OV-infrastructuur, zoals plaatsen van zonnepanelen op daken van lightrailhaltes en metrostations (**Vernieuwen Energie**).
- Bijdragen aan de implementatie van de resultaten van de pilots op het gebied van innovatie in het kleinschalig vervoer/doelgroepenvervoer.
- Bijdragen aan de implementatie van de visie personenvervoer over water.
- Realisatie maatregelen ter verbetering OV Rotterdam The Hague Airport.
- Nadere uitwerking geven aan het begin 2018 gepubliceerde onderzoek systeemknoppen OV, onder meer door nieuwe maatregelen ten aanzien van sociale veiligheid, tarieven, lijnvoering waarbij een meer doelmatige inzet, een betere functionerend mobiliteitssysteem en het vrijspelen van middelen uitgangspunten zijn.

Concessiebeheer/- management

- Doelmatig en rechtmatig beheer van 2 rail concessies (HTM en RET), 4 bus concessies (RET, HTM, Connexxion en EBS) en enkele overige concessies/opdrachten zoals de parkshuttle, Fast Ferry en Regiotaxi Haaglanden.
- Begeleiding van het transitiepad zero-emissie voor zowel HTM als RET, wat moet leiden tot (gefaseerde) aanschaf van zero-emissie bussen (*Vernieuwen Energie*).
- Implementatie van R-net als drager van het (H)OV netwerk en als onderdeel van ketenmobiliteit, meer specifiek optimalisatie OV en fiets.
- Verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen.
- Realisatie benchmark beheer en onderhoud, waarbij aanknopingspunten op verdere kostenreductie verder uitgewerkt worden in een voorstel voor een nieuwe taakstelling op de kosten voor onderhoud van zowel de railinfra als de railvoertuigen.
- Het nieuwe beslismodel, dat in 2018 met de gemeenten ontworpen wordt, doorvoeren voor het nieuwe vervoerplan 2020. Financieel geldt daarbij de insteek dat dit plan minimaal gelijk dan wel lager uitpakt dan 2019.

2.1.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Geraamde realisatie 2017	Raming 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022
Lasten:						
<i>Beleid en programmering</i>						
Verkeer	4.119.611	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000
Openbaar vervoer	3.921.159	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000
Subtotaal Beleid en programmering	8.040.770	10.600.000	10.600.000	10.600.000	10.600.000	10.600.000
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>						
Concessies	232.023.925	195.054.716	192.003.003	183.295.590	179.952.507	173.904.000
Beheer en onderhoud infra	169.133.962	192.087.430	186.997.140	186.100.945	184.073.750	183.357.555
Subtotaal Exploitatie OV	401.157.887	387.142.146	379.000.143	369.396.535	364.026.257	357.261.555
<i>Apparaatslasten</i>						
Directe kosten personeel*	4.265.824	2.341.100	3.111.400	3.111.400	3.111.400	3.111.400
Subtotaal Apparaatslasten	4.265.824	2.341.100	3.111.400	3.111.400	3.111.400	3.111.400
<i>Financiering</i>						
Rente	11.037.960	16.304.834	15.995.713	15.736.656	14.498.302	13.712.254
Subtotaal Financiering	11.037.960	16.304.834	15.995.713	15.736.656	14.498.302	13.712.254
Totaal lasten	424.502.441	416.388.080	408.707.256	398.844.591	392.235.959	384.685.209
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	404.119.283	399.083.246	391.711.543	376.600.273	370.380.513	364.126.681
Rente	11.037.960	16.304.834	15.995.713	15.736.656	14.498.302	13.712.254
Risico-opslag OV-bedrijven	3.988.679	7.325.207	7.245.146	6.938.710	6.357.144	5.846.274
Overige inkomsten	9.345.198	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Totaal baten	428.491.120	423.713.287	415.952.402	400.275.639	392.235.959	384.685.209
Resultaat voor reservemutaties	3.988.679	7.325.207	7.245.146	1.431.048	0	0
Toevoeging/onttrekking risicoreserve financiering	-3.988.679	-7.325.207	-7.245.146	-1.431.048	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

*tot en met 2017 werden binnen de programma's de totale apparaatslasten verantwoord. 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 en wordt de overhead verantwoord in een apart overzicht. Zie hiervoor hoofdstuk 3.2 Overhead.

Toelichting financiën

Beleid en programmering

De verhoging van de kosten voor het onderdeel openbaar vervoer vanaf 2018 is het gevolg van een structureel benodigd hoger onderzoeksbudget. De werkelijke uitgaven voor dit onderzoeksbudget bedragen voor 2017 € 3,9 miljoen. Voor 2018 en verder wordt rekening gehouden met € 5,3 miljoen. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat nu gestart is met onderzoeken uit het vijf knoppen model. Hierover zullen de komende jaren besluiten genomen moeten worden en wellicht tot vervolgonderzoeken leiden.

Concessies

In 2019 zal de exploitatievergoeding lager zijn dan in 2018. Dit wordt voornamelijk 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.

In 2019 zal de vergoeding voor beheer en onderhoud afnemen ten opzichte van de bijgestelde begroting 2018 met 5 miljoen. Dit wordt veroorzaakt doordat in 2018 nog een bedrag van € 2 miljoen. begroot is voor geluidsmaatregelen Pijnacker-Nootdorp. Verder nemen de kapitaallasten af van het geactiveerde vervangingsonderhoud per 31 december 2016. Daarnaast zullen in 2018 de kosten van het beheer en onderhoud infrastructuur van HTM hoger zijn dan in 2017 en 2019 omdat HTM onderhoud dat gepland was in 2017 in 2018 gaat uitvoeren.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. Vanaf het begrotingsjaar 2018 dient overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het gaat om een andere manier van presenteren. In hoofdstuk 3.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Naar aanleiding van de nieuwe indeling van de programma's met ingang van de Begroting 2018 heeft er voor deze begroting opnieuw een inventarisatie plaatsgevonden van personele inzet per programma. De begroting vanaf 2019 benadert de werkelijke personele inzet beter. Tegenover de hogere kosten binnen dit programma staan lagere kosten binnen het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. Daarnaast is rekening gehouden met cao stijging. Zie hiervoor hoofdstuk 4.5 Bedrijfsvoering.

Financiering

De verantwoorde rente betreft de overname vanaf 2017 van de financiering van de regionale OV-bedrijven HTM en RET van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. De geraamde bedragen worden nader toegelicht in de paragraaf Financiering (hoofdstuk 4.1).

Overige inkomsten

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

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Binnen de MRDH-begroting is het thema Vernieuwen Verbindingen 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.

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. In 2018 is hiertoe het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag ingesteld.

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

Wat willen we bereiken?

Het doen realiseren van projecten op het gebied van verkeer en vervoer uit het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa), en in het verlengde daarvan het Regionaal Investeringsprogramma, door de inzet van subsidies, om zodoende uitvoering te geven aan de beleidsdoelstellingen van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- Opstellen van het IPVa, op basis van aanmeldingen van gemeenten en opgestelde regiobrede programma's voor bijvoorbeeld fietsparkeren, fietsroutes, HWN/OWN.
- Voortgangsbewaking van het IPVa en daarin opgenomen deelprogramma's.
- Voorbereiden van projectbesluiten, zoals subsidietoekenningen, opname van grote projecten in fasen van verkenning, planstudie en realisatie.
- Zo nodig voorstellen doen voor aanpassing van de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit.

Hoofdpunten IPVa

In het IPVa 2019 zijn alle infrastructuurprojecten en maatregelen samengebracht waaraan de MRDH een financiële bijdrage levert of gaat leveren. 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 2019 € 30 miljoen beschikbaar. Daarvoor is reeds voor circa € 5 miljoen aangemeld. In het late voorjaar van 2018 wordt de gemeenten verzocht om nieuwe aanmeldingen voor 2019 te doen, welke na toetsing ter goedkeuring aan de bestuurscommissie

Vervoersautoriteit worden voorgelegd. De besluitvorming op die aanmeldingen is gepland voor december 2018.

In 2018 en 2019 worden verkenningen en planstudies uitgevoerd, welke 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, VNO-NCW;
- maatregelen ketenmobiliteit, als uitrol na de proefprojecten in Barendrecht, Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp;
- maatregelen vanuit de verschillende gebiedsprogramma's;
- uitwerking van diverse OV-studies, zoals de tramremise Rijswijk en tramlijn 1.

Voor de grote projecten voorzien we in 2019 per categorie de volgende belangrijke mijlpalen in projecten met een gezamenlijke omvang van circa € 204 miljoen.

2.2.1.1 Netwerk openbaar vervoer

- Inhoudelijke en financiële afwikkeling van de programma's Netwerk RandstadRail en Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.
- Realisatie van het laatste deel van tramlijn 19, mits de Sebastiaansbrug dan ook in uitvoering wordt genomen. Voor tramlijn 19 betekent dit het aanbrengen van bovenleidingen, signalering en tractie.
- Realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen.
- Realisatie tram 19B naar TU Delft inclusief de Sebastiaansbrug.
- Inhoudelijke en financiële afwikkeling van vervoersknoop Bleizo, plus de afhandeling van de bedieningsovereenkomst Bleizo met de NS, en de inhoudelijke en financiële vaststelling van de OV-baan bij Bleizo;
- Realisatie keervoorziening metrolijn E bij Pijnacker/verhoging spitsfrequentie.
- Realisatie van maatregelen om frequentie op samenloopdeel RandstadRail te verhogen.
- Afronding van de programma's Stadstram Rotterdam en beveiliging Metro.
- Financieel bijdragen aan OV-knoop Rotterdam-Alexander.
- De eerste bijdrage viersporigheid station Schiedam, mits er overeenstemming is met IenW en andere partijen over cofinanciering.
- Financiële afwikkeling project ombouw Hoekse Lijn.
- Financiële bijdrage aan het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).
- Realisatie R-net.

2.2.1.2 Wegenstructuur

- Financiële bijdrage aan de Rotterdamsebaan (doorlopend tot en met 2023).
- Inhoudelijke en financiële vaststelling van de Hooipolderweg te Midden-Delfland.

2.2.1.3 Fiets- en ketenmobiliteit

- Inhoudelijke en financiële vaststelling van de subsidie fietsviaduct over de A4 Den Haag.
- Subsidie voor de realisatie van P+R Forepark te Den Haag.
- Subsidie voor de realisatie van de H6-weg te Hoek van Holland.

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Geraamde realisatie 2017	Raming 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022
Lasten:						
<i>Projectkosten Verkeer</i>						
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	147.987.216	128.041.147	193.250.951	99.208.249	21.184.061	20.479.060
- Fiets- en ketenmobiliteit	20.945.606	22.617.097	24.318.320	29.486.847	8.795.000	7.500.000
- Verkeersveiligheid	11.050.790	11.787.821	16.772.655	9.821.898	6.500.000	7.500.000
Subtotaal Verkeer	179.983.612	162.446.065	234.341.926	138.516.994	36.479.061	35.479.060
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>						
- Netwerk openbaar vervoer	304.395.399	80.932.225	89.378.748	78.560.003	17.000.000	9.500.000
Subtotaal Openbaar vervoer	304.395.399	80.932.225	89.378.748	78.560.003	17.000.000	9.500.000
<i>Apparaatslasten</i>						
- Directe kosten personeel*	4.194.739	2.077.400	1.456.700	1.456.700	1.456.700	1.456.700
Subtotaal Apparaatslasten	4.194.739	2.077.400	1.456.700	1.456.700	1.456.700	1.456.700
Totaal lasten	488.573.750	245.455.690	325.177.374	218.533.697	54.935.761	46.435.760
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	330.785.434	191.855.597	232.694.174	164.554.050	54.935.761	46.435.760
Overige inkomsten	157.788.316	53.600.093	92.483.200	53.979.647	0	0
Totaal baten	488.573.750	245.455.690	325.177.374	218.533.697	54.935.761	46.435.760
Resultaat	0	0	0	0	0	0

*tot en met 2017 werden binnen de programma's de totale apparaatslasten verantwoord. 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 en wordt de overhead verantwoord in een apart overzicht. Zie hiervoor hoofdstuk 3.2 Overhead.

Toelichting financiën

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De meerjarige verschillen worden voornamelijk veroorzaakt door het grote infrastructurele project Rotterdamsebaan.

Fiets- en ketenmobiliteit

De meerjarige verschillen worden voornamelijk veroorzaakt door het project fietstunnel station Delft Zuid en fietsviaduct A4 bij Ypenburg.

Verkeersveiligheid:

De begrotingen vanaf 2021 zijn nog niet ingevuld met concrete projecten maar bevatten nog de indicatieve ramingen vanuit het subsidieplafond kleine projecten van € 30 miljoen.

OV netwerk:

De afname in bestedingen vanaf het begrotingsjaar 2021 wordt voornamelijk veroorzaakt door de afronding van de projecten Hoekse Lijn en Bleizo.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. Vanaf het begrotingsjaar 2018 dient overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het gaat om een andere manier van presenteren. In hoofdstuk 3.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Naar aanleiding van de nieuwe indeling van de programma's met ingang van de begroting 2018 heeft er voor deze begroting opnieuw een inventarisatie plaatsgevonden van personele inzet per programma. De begroting vanaf 2019 benadert de werkelijke personele inzet beter. Tegenover de lagere kosten binnen dit programma staan hogere kosten binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. Daarnaast is rekening gehouden met cao stijging. Zie hiervoor hoofdstuk 4.5 Bedrijfsvoering.

Overige inkomsten

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

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs de invalshoeken van het Regionaal Investeringsprogramma waarin per opgave antwoord gegeven wordt op de vragen *Wat willen we bereiken?* en *Wat gaan we daarvoor doen?* Voor het programma Economisch Vestigingsklimaat betreft het de opgaven Werklocaties, Versterken fieldlabinfrastructuur en campussen, Onderwijs & arbeidsmarkt, Energie infrastructuur en Economie landelijk gebied. In hoofdstuk 1 is in een overzicht opgenomen de bijdragen van de opgaven aan de invalshoeken. Hierna volgt de uitwerking van deze opgaven.

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

2.3.1.1 Werklocaties

Inleiding

Elke economische activiteit heeft ruimte nodig – de kledingzaak in het winkelcentrum, het hoogwaardige industriële productiecentrum in de haven, de nieuw werkende overheidsconsultant in het flexkantoor. Werklocaties vormen dan ook de basis van de economie in de metropoolregio. Bedrijven moeten zich hier kunnen vestigen, groeien en bloeien. Daarbij geldt: het juiste bedrijf op de juiste plek. Dit betekent dat er slim ruimte gereserveerd moet worden voor nieuwe economische activiteiten en dat het bestaande areaal aan werklocaties verstandig moet worden beheerd. De ambities zijn een gezonde detailhandels-, bedrijventerreinen- en kantorenmarkt, die alle segmenten bedienen en waarbij vraag en aanbod op de lange termijn in evenwicht zijn. Nieuwe vestigingen met een bovenlokale impact worden afgestemd in MRDH-verband. Tevens wordt gekeken naar de profilering van de bedrijventerreinen en kantorenlocaties, mede in relatie tot de sterke clusters binnen de regio (*Vernieuwen Economie*). Dit laatste kan ook helpen bij de acquisitie van nieuwe bedrijven. In 2018 krijgt de onderlinge samenhang en de interactie met verstedelijking (*Vernieuwen Stad en Omgeving*) veel aandacht. Dit zal in 2019 verder worden uitgewerkt.

Wat willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- We maken programmeringsafspraken voor werklocaties op basis van actuele agenda's en toetsen nieuwe initiatieven aan de agenda's via regionale afstemming. In vervolg op de Agenda Kantoren (2015) en Agenda Detailhandel (2016) wordt begin 2018 de Agenda Bedrijventerreinen vastgesteld. Hiermee worden regionale afspraken vastgelegd, acties benoemd en heeft de regio kaders om nieuwe initiatieven regionaal af te stemmen. In het voorjaar van 2019 zal de MRDH op verzoek van de provincie Zuid-Holland de kantorenvisie actualiseren. Bij deze aanpak wordt steeds de onderlinge samenhang én de interactie met verstedelijking gewaarborgd.
- We stimuleren gebiedsontwikkeling van kantorenlocaties, middelgrote winkelgebieden en bedrijventerreinen in transitie. Na een aantal bijdragen aan de herontwikkeling van kantorenlocaties in 2016 en 2017, wordt in 2018 de aanpak ondersteund van een aantal

middelgrote winkelgebieden in de MRDH. Indien deze aanpak succesvol is wordt dit in 2019 voortgezet voor bedrijventerreinen met een herstructurerings- of transformatieopgave.

- Tenslotte levert de MRDH een bijdrage aan expertise-ontwikkeling op het terrein van detailhandel, kantoren en bedrijventerreinen. In 2018 wordt een aantal workshops, expertsessies en lezingen georganiseerd. Indien deze aanpak succesvol is wordt dit in 2019 voortgezet.

2.3.1.2 Versterken Fieldlabinfrastructuur en campussen

Inleiding

Economische vernieuwing vindt plaats door diversificatie van en kruisbestuiving tussen economische sectoren, resulterend in de ontwikkeling van nieuwe marktniches. Om dit proces van vernieuwing in een hogere versnelling te brengen, is economische netwerkvorming in de metropoolregio Rotterdam Den Haag cruciaal. Daarbij is van belang dat relatief nieuwe economische clusters als cleantech, medtech, food en security, succesvolle kruisverbanden aangaan met meer traditioneel in de regio gewortelde sectoren als ICT, petrochemie, logistiek en tuinbouw. Van deze laatste sectoren zijn voor met name de petrochemie en de tuinbouw economische vernieuwing cruciaal; ze zijn hoogst productief, maar bieden tegelijkertijd steeds minder werkgelegenheid en ruimte voor vernieuwing. Er zijn in deze clusters volop kansen voor transitie en nieuwe ontwikkeling die nader worden geduid in de Roadmap Next Economy (zomer 2016). De kansen liggen vooral in slimme cross-overs met verwante sectoren.

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

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

Wat willen we bereiken?

De MRDH wil een sterk economisch netwerk tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen binnen de metropoolregio bewerkstelligen. Dat netwerk leidt tot succesvolle cross-over samenwerking tussen bedrijven uit verschillende clusters, sectoren en gebieden binnen de

metropoolregio, ten behoeve van economische diversificatie en behoud en groei van werkgelegenheid en inkomen op de langere termijn.

Wat gaan we daar voor doen in 2019?

- Fieldlabinfrastructuur. De MRDH zal in samenwerking met PZH, IQ en TNO de fieldlabs actief blijven ondersteunen in 2019. De insteek daarbij is om de Fieldlabs niet als doel op zich te zien, maar als middel om een bijdrage te leveren aan de grote maatschappelijke opgaven in de regio zoals werkgelegenheid, slimme zorg, (leef)klimaat & energie en voedsel. Dat doen we door de ontwikkeling van innovatieprogramma's waar een aantal Fieldlabs samenwerken om ondernemers te ondersteunen hun producten slimmer te produceren en sneller naar de markt te krijgen (www.mrdh.nl/fieldlabszh).

Het kernteam Fieldlabinfrastructuur zal de 15 huidige (en mogelijk in de toekomst meer of andere) fieldlabs blijven ondersteunen als peer-to-peer netwerk:

- voortzetting ontmoetingen tussen de fieldlab-betrokkenen, met focus op cross-over-samenwerking, organisatie, marketing, governance, financiering en andere relevante skills;
 - (inter)regionale en (inter)nationale afstemming van strategische agenda's (Brainport Eindhoven, Topsectoren, Smart Industry-agenda, EU);
 - mobiliseren van financieringsbronnen, zowel vanuit publieke als private partijen, onder meer door benutten van de vliegwielfuncties van het investeringsprogramma
 - gemeenschappelijke branding/marketing en communicatie. Gebruik maken van en input geven aan de toolkit Real Life Testing Ground;
 - verbinding met regionale start up/scale up initiatieven;
 - organiseren van vraagarticulatie tussen de overheid en de fieldlabs voor maatschappelijke vraagstukken die spelen bij meerdere gemeenten binnen de metropoolregio/provincie Zuid-Holland, zodat de overheid launching customer kan worden van innovaties vanuit de fieldlabs;
 - samenwerking fieldlabs en kennis- en onderwijsinstellingen in de onderwijsgroep van de Roadmap Next Economy, gericht op vernieuwing van onderwijscurricula op alle niveaus en mogelijkheden tot omscholing en bijscholing.
- Ondersteunen van campussen en innovatie-hotspots in de metropoolregio. We willen een optimale benutting bereiken van kennis en kunde bij de universiteiten in de regio ten behoeve van cross-over samenwerkingsvraagstukken, aantrekkelijke campussen als innovatieve hotspots in de regio en een rode loper voor (buitenlands) talent. Naast de zogenaamde campussen van nationaal belang (rondom de universiteiten) kent de regio ook een aantal kleinere campussen waar mbo-hbo en bedrijfsleven intensief samenwerken en waarvan door een aantal gemeenten de wens is uitgesproken hier een lerend netwerk van te maken.

2.3.1.3 Onderwijs en arbeidsmarkt

Inleiding

Een goed functionerende arbeidsmarkt is cruciaal voor de economische toekomst van de regio (*Vernieuwen Economie*). Voor innovatie en kruisbestuiving zijn bewegingen op de arbeidsmarkt van groot belang: kennis zit in mensen en mensen die van baan veranderen nemen deze kennis mee naar nieuwe bedrijven en sectoren. Dynamiek op de arbeidsmarkt - zowel tussen bedrijven als tussen sectoren - is de motor achter kennisuitwisseling, nieuwe ideeën en ongedachte toepassingen van bestaande technieken.

Ook is voldoende aanwezigheid van goed gekwalificeerd personeel een steeds belangrijker factor voor bedrijven bij het kiezen voor een vestigingsplaats. In verschillende sectoren in de regio worden de economische kansen belemmerd door onvoldoende aanbod van geschikt personeel op

de lokale en regionale arbeidsmarkt, op alle opleidingsniveaus. Dit geldt voor specifieke kennisrichtingen en zowel op de korte als de lange termijn. Tegelijkertijd heeft de metropoolregio een hoog aantal werkzoekenden en een relatief lage participatiegraad. Het arbeidsmarktbeleid in de regio is onder meer gericht op participatie van werkzoekenden, verhoging van het opleidingsniveau van werkenden en scholieren en een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt.

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

Wat willen we bereiken?

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

Wat gaan we daar voor doen in 2019?

- Vergroten van de vraag naar arbeid: In 2018 is de Reshoringstool MKB geïnventariseerd als basis voor verdere versteviging van het regionale acquisitiebeleid. Reshoring is het terughalen van productie in het buitenland naar Nederland. Op basis van de aanbevelingen wordt gewerkt aan een borging van dit tool, waarbij in ieder geval wordt gekeken naar wenselijkheid voortzetting van deze tool en welke partij(en) de bekostiging daarvan gaan dragen.
- Betere aansluiting van onderwijs op arbeidsmarkt: regionale skills agenda voor de toekomst. In 2018 is een regionale skills agenda opgesteld. Op basis van de resultaten uit deze agenda zijn aanbevelingen gedaan aan de betrokken partijen. Afhankelijk van de gevraagde inzet door de gemeenten zal de MRDH hier taken bij kunnen oppakken. Dit hangt mede af van de (door)ontwikkeling Next Society (en Next Education) vanuit de Roadmap Next Economy en de ontwikkeling van de Economic Board Zuid-Holland van een Human Capital Agenda en de inspanningen die de provincie op dit thema gaat doen.

2.3.1.4 Energie infrastructuur

Inleiding

Metropoolvorming vraagt om verdere versterking en verknoping van de verschillende fysieke netwerken in de regio. In de het Regionaal Investeringsprogramma neemt de verdere ontwikkeling van energie infrastructuur een belangrijke plaats in. Versterking van de energie infrastructuur biedt kansen voor het creëren van massa en schaalvoordelen bij het duurzaam opwekken en distribueren van energie (*Vernieuwen Energie*). Dit vraagt om innovaties op het gebied van energieopwekking en draagt bij aan nieuwe werkgelegenheid door investeringen in nieuwe en innovatieve infrastructuur (*Vernieuwen Economie*). In 2017 is in beeld gebracht voor welke opgaven ten aanzien van de energietransitie we in deze regio staan. Conclusies daaruit zijn onder meer:

- alle oplossingen (energie bronnen en efficiency maatregelen) zijn nodig;
- zowel de MRDH-gemeenten afzonderlijk als de metropoolregio als geheel kunnen niet geheel zelfvoorzienend zijn op het gebied van duurzame energie;
- energie infrastructuren zullen aangepast en uitgebreid moeten worden.

Om aan deze punten tegemoet te komen wordt in 2018 door de gemeenten in de regio een Regionale Energiestrategie (RES) met handelingsperspectief opgesteld. Met deze RES kunnen de lokale aanpakken die er zijn worden ondersteund en versterkt door het regionale Netwerk Energie.

Wat willen we bereiken?

In 2019 wordt op basis van de Regionale Energiestrategie gewerkt aan een betaalbare, betrouwbare, schone en veilige energievoorziening voor alle inwoners en bedrijven in de regio Rotterdam Den Haag. Deze ambitie levert niet alleen een bijdrage aan minder CO₂-uitstoot, maar zorgt voor werkgelegenheid en verbetert de economische positie van de regio door lagere afhankelijkheid van fossiele brandstoffen (uit het buitenland). Hiermee worden ook innovaties zoals smart grids en nieuwe manieren van energieopwekking en -opslag gestimuleerd.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- Diverse projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma worden ondersteund. Het gaat daarbij onder meer om: geothermie en warmte infrastructuur.
- MRDH is trekker van het project Next Generation Woonwijken uit het Regionaal Investeringsprogramma. Realisatie van het project vindt plaats langs vier pijlers 1) verduurzaming woningvoorraad, 2) vernieuwen economie, 3) onderwijs en arbeidsmarkt en 4) kenniscirculatie en communicatie. Voor de verduurzaming van de woningvoorraad wordt toegewerkt naar fysieke verduurzaming van woningen, het stimuleren van aardgasloze nieuwbouw en het verleiden van institutionele beleggers om de particuliere opgave te financieren. Binnen de tweede pijler wordt binnen de wijken gewerkt aan het versterken van de sociaal-financiële investeringskracht van de wijken zelf. Dit moet leiden tot inclusieve wijken waarin een bredere groep dan de initiatiefnemers betrokken is bij de versterking van de wijk. In de derde pijler, arbeidsmarkt en onderwijs, wordt gewerkt aan het koppelen van werkgelegenheid aan de regionale verduurzamingsopgave. In de laatste pijler, kenniscirculatie en communicatie, wordt een gezamenlijk verhaal van de 'next generation woonwijk' opgesteld waarmee nieuwe partijen kunnen worden betrokken bij deze ontwikkeling.
- Faciliteren van het bestuurlijk en ambtelijk Netwerk Energie: met het Netwerk Energie biedt de MRDH de gemeenten een platform om met elkaar, de provincie Zuid-Holland en de waterschappen in gesprek te gaan over lokale en regionale energieprojecten.

2.3.1.5 Economie landelijk gebied

Inleiding

Het landelijk gebied van de MRDH is een essentieel onderdeel van het aantrekkelijk vestigingsklimaat van de regio en heeft een intrinsieke economische waarde. Het versterken van de relatie tussen de stad en het landelijk gebied (*Vernieuwen Stad en Omgeving*) is een belangrijke opgave voor het versterken van het vestigingsklimaat.

Het versterken van de verbindingen tussen de steden en de omliggende groengebieden gaat enerzijds om de fysieke verbindingen, zoals fietsinfrastructuur en waterverbindingen (*Vernieuwen Verbindingen*). Anderzijds gaat het om het verbeteren van de bekendheid van het landelijk gebied als recreatieve bestemming bij de stedeling. Immers, niet alleen wonen en werken maar ook recreëren in de stedelijke zone draagt bij aan een hogere waardering van de leefomgeving. De economische waarde van recreatie en toerisme groeit in onze regio en heeft tegelijkertijd nog een enorme potentie.

Wat willen we bereiken?

Door de vindbaarheid en de samenwerking tussen aanbieders van voorzieningen en bestemmingen te stimuleren realiseren we een hoogwaardiger aanbod van natuur- en recreatieve voorzieningen in de omgeving van de stad. Dit aanbod draagt bij aan de identiteit van de metropoolregio als aantrekkelijk gebied om te wonen en te werken en versterkt de economische

draggers van het landelijk gebied.

Wat gaan we daarvoor doen in 2019?

- Regionale samenwerking vrijetijdseconomie.
In 2018 heeft een alliantie van groene gemeenten de doorontwikkeling van Stap Uit Je Stad ingezet, gericht op het aantrekkelijk presenteren van het aanbod aan arrangementen in het landelijk gebied. In 2019 wordt de samenwerking verbreed, naast de (grote) steden worden ook beheers- en ontwikkelorganisaties betrokken bij de doorontwikkeling. De verwachting is dat de campagne voor Stap Uit Je Stad wordt vervolgd, gericht op specifieke doelgroepen.
- Hollandse Banen: de Hollandse Banen zijn kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeer routes die het stedelijk gebied verbinden met het landschap voor recreatief gebruik of om over te forensen. De realisatie van de Hollandse Banen ligt bij de gemeenten. In 2018 hebben de MRDH en de provincie Zuid-Holland samen met de gemeenten een verkenning uitgevoerd waar de recreatieve routes en de utilitaire netwerken elkaar kunnen versterken. Deze bevindingen worden meegenomen in de realisatie van de Hollandse Banen. Als de verkenning voor een EU project voor de Hollandse Banen in 2018 resulteert in een project, dan zal dit tot in 2019 doorlopen met ondersteuning van het Investeringsplatform dat in 2018 is opgericht (voorheen vliegwielfunctie EU Regionaal Investeringsprogramma).
- Waterverbindingen: versterking van de waterverbindingen in de metropoolregio leidt tot versterking van het toeristisch recreatief potentieel. De doorsteek van de Rotte naar de Rijn en de Vliet is een van de projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma die hieraan kunnen bijdragen.
De coördinatie van de versterking van de waterrecreatie ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH ondersteunt ook in 2019 daar waar nodig de projecten, maakt de verbinding, en focust daarbij op de realisatiemogelijkheden van de waterprojecten uit het Regionaal Investeringsprogramma.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Geraamde realisatie 2017	Raming 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	2.853.353	4.275.205	3.766.031	3.758.400	3.758.400	3.758.400
Subtotaal directe kosten personeel*	2.175.411	1.030.100	1.065.000	1.065.000	1.065.000	1.065.000
Totaal lasten	5.028.764	5.305.305	4.831.031	4.823.400	4.823.400	4.823.400
Baten:						
Inwonerbijdrage	5.745.738	4.600.400	4.793.400	4.793.400	4.793.400	4.793.400
Bijdragen gemeenten	55.769	262.972	33.052	30.000	30.000	30.000
Bijdragen EU	74.134	441.933	4.579	0	0	0
Totaal baten	5.875.641	5.305.305	4.831.031	4.823.400	4.823.400	4.823.400
Resultaat voor reservemutaties	846.877	0	0	0	0	0
Toevoeging aan Egalisatiereserve EV	-846.877	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

*tot en met 2017 werden binnen de programma's de totale apparaatslasten verantwoord. 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 en wordt de overhead verantwoord in een apart overzicht. Zie hiervoor hoofdstuk 3.2 Overhead.

Toelichting financiën

De Begroting 2019 bestaat voor € 3.766.031 uit programmakosten en voor € 1.065.000 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 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 € 3.766.031 bestaan uit de volgende onderdelen:

1. € 800.000 programmabudget voor de programmaopgaven en de ondersteunende activiteiten voor het Regionaal Investeringsprogramma;
2. € 2.928.400 voor projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015;
3. € 7.631 voor de afronding van het Europese Interreg NWE project E=0;
4. € 30.000 licentieovereenkomsten Locatus.

Ad 1. Indicatief wordt € 600.000 voor de programmaopgaven begroot en € 200.000 voor programmabrede en programma-overstijgende opgaven zoals het Regionaal Investeringsprogramma. Een andere overkoepelende opgave is de Regiomonitor. Het betreft de jaarlijkse actualisering van één regionale dataset op het gebied van economie en mobiliteit. Deze generieke ondersteuning komt - in lijn met de door te belasten apparaatslasten - voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU.

Ad 2. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 (Bijdrageregeling EV) de bevoegdheid om binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de realisering van de ambities uit het programma Economisch Vestigingsklimaat. Vanzelfsprekend zal de focus voor de inzet van deze middelen zoveel mogelijk gericht zijn op projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma.

Ad 3. Via de Europese Interreg NWE subsidie E=0 wordt cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen. Europa draagt 60% van de kosten en de gemeenten financieren 40%. Als penvoerder van het project verantwoordt de MRDH de totale projectbegroting, dus zowel het EU deel als het gemeentelijk deel.

Ad 4. De MRDH heeft een licentieovereenkomst met Locatus voor het gebruiksrecht van databestanden. Verschillende gemeenten maken gebruik van deze licentieovereenkomst en worden voor hun aandeel doorbelast door de MRDH. Dit gemeentelijke aandeel wordt als budget toegevoegd aan de begroting.

Directe kosten personeel

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat, met uitzondering van de overhead functies. Met ingang van de Begroting 2018 dient overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. Dit is het gevolg van een wijziging in het

Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het gaat om een andere manier van presenteren. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2018 met € 0,07 (Kadernota MRDH Begroting 2019) naar € 2,58 per inwoner; voor 2019 is dat een totaalbedrag van € 6.054.800. Van die € 2,58 per inwoner wordt maximaal € 1,07 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,51 wordt ingezet voor de bekostiging van de programmaopgaven en de gemeentelijke projecten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Van de totale inwonerbijdrage van € 6.054.800, wordt € 1.261.400 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende inwonerbijdrage van € 4.793.400 verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende bijdragen.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

Betreft voor € 3.052 de gemeentelijke cofinanciering van het Europese Interreg NWE project E=0. Voor € 30.000 betreft dit het gemeentelijke aandeel in de licentieovereenkomst met Locatus. Zie ook de toelichting bij de lasten.

Overige inkomensoverdrachten EU

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

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

3.1 Algemene dekkingsmiddelen

Bij de MRDH kunnen de volgende algemene dekkingsmiddelen worden onderscheiden:

1. Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)
2. EU-subsidies
3. Inwonerbijdrage
4. 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:

2017	2018	2019	2020	2021	2022
500.245.681	513.060.000	489.616.674	484.521.553	480.960.116	480.960.116

Inwonerbijdrage

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

Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2019 € 2,58. Daarvan mag maximaal € 1,07 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten. De totale bijdrage voor 2019 is geraamd op € 6.054.800. 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 ter zake moet betalen aan externe financiers. Daarnaast wordt aan voornoemde OV-bedrijven een risico-opslag in rekening gebracht, die in eerste instantie wordt aangewend voor de vorming van een risicoreserve financieringen en daarna uitsluitend beschikbaar is voor de bekostiging van de programma's binnen de Vervoersautoriteit.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de hoofdstukken 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 secretariaat: 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 2018 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)	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022
Lasten:					
Personele overhead Va	2.196.600	2.247.700	2.247.700	2.247.700	2.247.700
Materiële overhead Va	2.267.400	2.324.900	2.324.900	2.324.900	2.324.900
	4.464.000	4.572.600	4.572.600	4.572.600	4.572.600
Personele overhead EV	680.400	680.200	680.200	680.200	680.200
Materiële overhead EV	566.800	581.200	581.200	581.200	581.200
	1.247.200	1.261.400	1.261.400	1.261.400	1.261.400
Totaal lasten overhead	5.711.200	5.834.000	5.834.000	5.834.000	5.834.000
Dekking:					
Onttrekking fonds BDU	4.464.000	4.572.600	4.572.600	4.572.600	4.572.600
Inwonerbijdrage EV	1.247.200	1.261.400	1.261.400	1.261.400	1.261.400
Totaal dekking	5.711.200	5.834.000	5.834.000	5.834.000	5.834.000
Resultaat	0	0	0	0	0

De stijging van de overheadkosten in de begroting 2019 ten opzichte van de begroting 2018 bestaat uit enerzijds de (geschatte) cao stijging van de salarissen en indexatie van de materiële apparaatslasten (huur etc.) en anderzijds een lichte daling als gevolg van de formatiewijziging van de secretaris-algemeen directeur. De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 4.5).

3.3 Vennootschapsbelasting

De MRDH is een gemeenschappelijke regeling en daarmee een publiekrechtelijke rechtspersoon. De Vpb-plicht is afhankelijk van de vraag of de MRDH een onderneming is. De belangrijkste criteria voor het ondernemerschap zijn: deelname aan het economisch verkeer, winstoogmerk, winstverwachting, marktgerichtheid, organisatie van werk en kapitaal, ondernemersrisico en de vraag of met de activiteiten in concurrentie wordt getreden. Duidelijk is dat de MRDH daaraan slechts beperkt voldoet. Dat geldt met name het winstoogmerk, de winstverwachting (zijn er niet in termen van te verwachten structurele overschotten) en de concurrentiepositie. Met betrekking tot het winstoogmerk en de winstverwachting dient ervoor te worden gewaakt, dat er ook geen (deel)activiteiten worden ontwikkeld en uitgevoerd, waarmee structureel winst wordt behaald. In 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 vestigingsklimaat geldt dat hiermee niet in concurrentie wordt getreden. Conclusie is derhalve dat weliswaar formeel sprake is van Vpb-plicht, maar dat er geen activiteiten worden uitgevoerd die aan Vpb-heffing onderhevig zijn. Daarmee is in de voorliggende begroting dan ook geen rekening gehouden.

Hoofdstuk 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 (RUDDO, UFDO en BLDO). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 2016. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen en limieten. Ook besteedt het Treasurystatuut aandacht aan de bevoegdheden en administratieve organisatie.

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

Desondanks is er 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 2019 t/m 2021.

Financiering railinvesteringen

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 tenminste € 6 miljoen per jaar meer aan 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 risico-opslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet. Voor meer informatie over de wijze waarop deze reserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde verloop daarvan wordt verwezen naar de paragraaf Weerstandvermogen en risico's (hoofdstuk 4.3).

Bussenleningen

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

Ten tijde van het opstellen van deze begroting was het nog onduidelijk of en zo ja, in welke mate OV-bedrijven hiervan in het kader van de in 2018 te verstrekken nieuwe busconcessies gebruik zullen gaan maken. Zo nodig zullen daadwerkelijk in dit kader te verstrekken en aan te trekken leningen daarom eerst in (een) wijziging(en) op deze begroting 2019 kunnen worden verwerkt.

Overbesteding

Volgens de in deze begroting opgenomen meerjarenramingen zijn de bestaande fondsen en inkomsten van de Vervoersautoriteit in de jaren 2019 t/m 2021 niet toereikend voor de geplande uitgaven voor de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer in die jaren. Er is daarmee sprake van overbesteding. Daarvoor zal afhankelijk van de dan nader bepaalde omvang en duur en de dan geldende marktcondities geld moeten worden geleend. De hieraan verbonden risico's en de wijze waarop deze kunnen worden beperkt, worden nader toegelicht in de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 4.3).

Financieringsbehoefte

De financieringsbehoefte van de MRDH wordt vooral bepaald door de overgenomen financiering van de hiervoor genoemde regionale OV-bedrijven van de gemeenten Den Haag en Rotterdam, voor zover hiervoor door de MRDH leningen zullen worden aangetrokken. Daarnaast dient hierbij ook de tijdelijke overbesteding (in de periode 2019 t/m 2021) binnen de Vervoersautoriteit te worden betrokken.

In onderstaand overzicht is de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar gerubriceerd opgenomen (gebaseerd op de geprognosticeerde ontwikkeling van de exploitatie):

Financieringsbehoefte	2018	2019	2020	2021	2022
OV-bedrijven	1.172.191.626	1.037.093.722	879.167.171	753.745.731	684.889.306
Overbesteding	-	17.240.307	79.132.814	45.482.863	-
Totalen per jaar	1.172.191.626	1.054.334.029	958.299.985	799.228.594	684.889.306

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

Financieringsfunctie	2018	2019	2020	2021	2022
<u>Lasten</u>					
Rente OV-bedrijven	16.304.834	15.866.411	14.945.328	14.207.686	13.712.254
Rente overbesteding	-	129.302	791.328	290.616	-
Totaal	16.304.834	15.995.713	15.736.656	14.498.302	13.712.254
<u>Baten</u>					
Rente OV-bedrijven	16.304.834	15.866.411	14.945.328	14.207.686	13.712.254
Risico-opslag OV-bedrijven	7.325.207	7.245.146	6.938.710	6.357.144	5.846.274
Te activeren rente overbesteding	-	129.302	791.328	290.616	-
Totaal	23.630.041	23.240.860	22.675.366	20.855.445	19.558.528
Resultaat voor reservemutaties	-7.325.207	-7.245.146	-6.938.710	-6.357.144	-5.846.274
Dotatie/onttrekking risicoreserve financieringen	7.325.207	7.245.146	1.431.048	-	-
Netto resultaat	-	-	-5.507.662	-6.357.144	-5.846.274

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

Schatkistbankieren

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

Renterisicobeheer

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

De renterisiconorm bedraagt voor 2019 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt dan € 148,9 miljoen.

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2019 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 61,1 miljoen.

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 31-12-2016: € 91.690.205
Vreemd vermogen	Per 31-12-2016: € 462.987.100
Financieel resultaat	Over 2016: € 4.549.811
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 31-12-2016: € 163.436.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2016: € 237.197.000
Financieel resultaat	Over 2016: € 5.098.000
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. Daarnaast verricht de Verkeersonderneming het programmamanagement van het Rotterdamse regionale samenwerkingsprogramma Beter Benutten Vervolg.
Openbaar behartigd belang Rotterdam.	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 het samenwerkingsprogramma Beter Benutten Vervolg wordt jaarlijks een monitoringsrapportage opgesteld. Voorts wordt uiterlijk 2 maanden voorafgaande aan het komende jaar een jaarplan opgesteld, dat met uitzondering van het onderdeel Vraagbeïnvloeding (dat door de Raad van Toezicht wordt vastgesteld) door de Stuurgroep wordt vastgesteld. Dit plan bevat tenminste de volgende onderwerpen: beschrijving, planning en prioritering werkzaamheden en projecten inclusief beoogde meerjarige resultaten, exploitatie, de organisatie en uitvoerders en de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

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. Het gaat dan bijvoorbeeld om brand, wateroverlast en uitval van ICT.

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 benodigd is. Dit komt neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn.

Deze reserve is in 2015 gevormd en daardoor is voor dit onderdeel sprake van een weerstandsratio van 1,0.

Risico's programma's Vervoersautoriteit

De risico's die samenhangen met de activiteiten voor verkeer en vervoer worden allereerst opgevangen met een risicobuffer die binnen alle projecten wordt aangehouden. Wanneer deze risicobuffer niet afdoende is, worden de BDU-middelen aangesproken. Dit heeft tot gevolg dat andere bestedingen ten laste van de BDU-middelen lager worden en/of vertragen.

Financiering 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 2016-2016 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 door de MRDH in de maandelijks te betalen concessievergoeding zijn opgenomen een railconcessie. 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.

Daarbij wordt een ondergrens gehanteerd van € 20 miljoen, berekend op basis van de maandelijks aan HTM en RET te betalen concessievergoedingen (ruim € 22 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.

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar	2018	2019	2020	2021	2022
Financiering HTM en RET	€ 1.172.191.626	€ 1.037.093.722	€ 879.167.171	€ 753.745.731	€ 684.889.306
Boekwaarde MVA	€ 1.266.898.987	€ 1.207.831.908	€ 1.147.109.080	€ 1.084.539.002	€ 1.023.121.208
Economische waarde lager dan balanswaarde (%)	35%	35%	35%	35%	35%
Effect	€ 443.414.645	€ 422.741.168	€ 401.488.178	€ 379.588.651	€ 358.092.423
Economische waarde	€ 823.484.341	€ 785.090.740	€ 745.620.902	€ 704.950.351	€ 665.028.785
Discrepancie lening	€ 348.707.285	€ 252.002.981	€ 133.546.269	€ 48.795.380	€ 19.860.521
Inschatting risico	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico (ondergrens € 20 miljoen)	€ 27.896.583	€ 20.160.239	€ 20.000.000	€ 20.000.000	€ 20.000.000
Risicoreserve financieringen primo jaar cumulatief	€ 3.998.598	€ 11.323.805	€ 18.568.952	€ 20.000.000	€ 20.000.000
Percentage risico-opslag	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%
In rekening gebrachte risico-opslag per jaar	€ 7.325.207	€ 7.245.146	€ 6.938.710	€ 6.357.144	€ 5.846.274
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	€ -16.572.778	€ -1.591.287	€ -	€ -	€ -

Hieruit blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten al in 2019 nagenoeg zal worden bereikt. De weerstandsratio hiervoor bedraagt dan 0,94.

De verschillen tussen de in rekening te brengen risico-opslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden vanaf 2020 aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

Overplanning en overbesteding

Het IPVa geeft inzicht in de jaarlijkse stand van zaken van de infrastructurele projecten, de uitgaven aan de OV-concessies en de apparaatskosten. Jaarlijks wordt een doorkijk gegeven naar de komende tien jaren. Binnen dit tijdsverloop kan er sprake zijn van overplanning en/of overbesteding. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, maar altijd met de restrictie dat er na een periode van maximaal drie achtereenvolgende kalenderjaren weer een positief saldo ontstaat in het daaropvolgende jaar en tenminste drie achtereenvolgende begrotingsjaren na dat jaar. Dit beleid is in overeenstemming met een in 2017 door een extern bureau uitgevoerde financiële risicoanalyse.

Overplanning houdt in dat er in enig jaar meer projecten en daarbij behorende uitgaven worden gepland dan er BDU-middelen en/of andere dekkingsbronnen beschikbaar zijn. De praktijk leert namelijk dat vooral de start en doorlooptijd van de zgn. kleine investeringsprojecten (tot € 5 miljoen) er - met name door uitvoerende gemeenten - doorgaans te optimistisch worden gepland. In de praktijk ijlen de daadwerkelijke bestedingen dan meestal één of meerdere jaren na. Omdat als gevolg daarvan teveel middelen te lang ongebruikt blijven (zie ook de alinea hierna), is bij de oprichting van de MRDH door het algemeen bestuur besloten dat er sprake mag zijn van overplanning.

Het risico van overbesteding is bij overplanning altijd aanwezig. Overbesteding houdt in dat de werkelijke bestedingen in enig jaar hoger zijn dan de voor dat boekjaar beschikbare middelen (BDU en mogelijke andere dekkingsbronnen). De hiervoor genoemde overplanning heeft echter daarnaast ook tot gevolg dat projectuitgaven te optimistisch worden geraamd. Met andere woorden: de in het IPVa per jaar geraamde bestedingen zijn structureel hoger dan de werkelijkheid laat zien. Dit betekent niet dat projecten niet of slechts gedeeltelijk worden uitgevoerd, maar dat zoals hiervoor reeds genoemd de start en doorlooptijd structureel te optimistisch worden ingeschat. Omdat het IPVa de basis vormt voor de begroting, wordt bij de opstelling daarvan veel effort gestoken in een meer realistische raming van de kasstromen van alle investeringsprojecten. Zo is er voor kleine projecten een subsidieplafond van € 30 miljoen per jaar opgenomen en sluit de raming van de te verwachten bestedingen daarop nu beter aan bij de ervaringscijfers tot nu toe. De tot nu toe gevolgde wijze van begroten is ook nader onderzocht tijdens de hiervoor reeds genoemde financiële risicoanalyse door een extern bureau, die eind 2017 is afgerond. Dat heeft geleid tot een aantal concrete aanbevelingen, die momenteel nader worden bestudeerd en zo mogelijk en/of nodig zullen worden geïmplementeerd of ter besluitvorming worden voorgelegd. Tenslotte is ook het in hoofdstuk 1.3 reeds toegelichte gewijzigde bestedingsbegrip van grote invloed op zowel de wijze van begroten van de exploitatie als van de liquiditeitsontwikkeling. Overbesteding is blijkens deze begroting 2019 daadwerkelijk aan de orde in de jaren vanaf 2019 t/m 2021.

Beleidsnota

De in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse (*Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat*), het externe onderzoek naar de financiering van de OV bedrijven (2016) en de

financiële risicoanalyse aangaande overbesteding (2017) dienen als de bouwstenen voor de nog op te stellen beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen. Deze beleidsnota kan daarmee nu worden opgesteld en zal daarna ter besluitvorming worden voorgelegd.

Kengetallen

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

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

Kengetal	Jaarrekening 2016	Raming 2018	Begroting 2019
Netto schuldquote	0,8%	133,9%	105,3%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	0,8%	-1,4%	-2,3%
Solvabiliteitsratio	0,5%	1,0%	2,0%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,0%	1,1%	1,0%
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 (schuld / 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.

Gronden

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

Perceel	adres	eigenaar	gerechtigde	Omschrijving
Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburgweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchillaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 2984	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.

Inrichting huisvesting Rotterdam

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 € 1.243.000. Deze investering zal in 10 jaar worden afgeschreven.

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

Kantoorinventaris, communicatie- en ICT-voorzieningen

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 € 279.000. Ook in 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT voorzien. 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. Daarvoor is een investeringsbedrag begroot van € 320.000.

Investerings 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.

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 wordt gedekt uit de BDU Verkeer en Vervoer. De huurder is verantwoordelijk voor het onderhoud van deze bussen.

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 en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in 5 jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM.

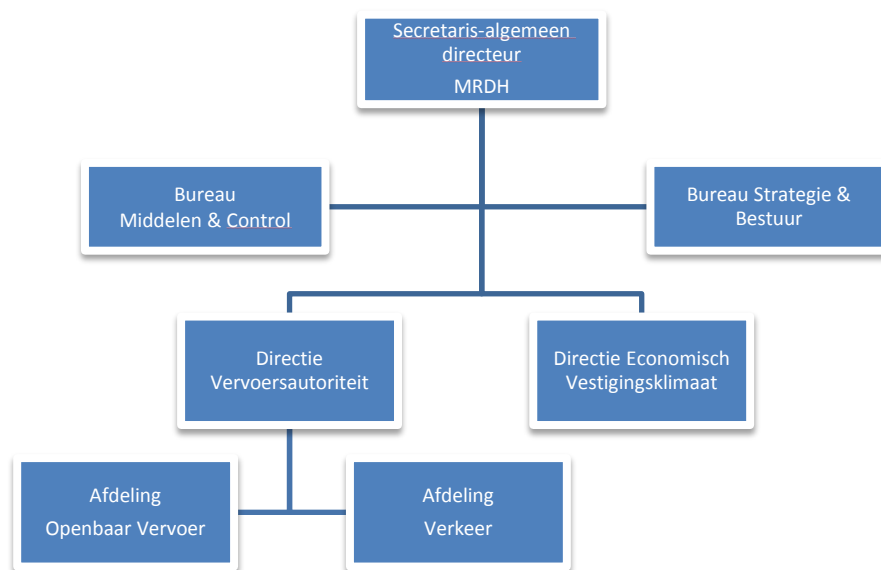
De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2017 bedraagt € 5.398.194.

4.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Alle lijntaken van de MRDH zijn ondergebracht in de directies 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. Het dagelijks bestuur heeft in 2017 besloten om de ambtelijke inzet te verlagen van 1 fte naar 0,8 fte. 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 laste 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 56 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)

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

Bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur

De 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 directieadviesing en -ondersteuning, communicatie/public affairs, juridische zaken en HRM. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is 21,6 fte. De salarissen van de medewerkers komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 2,58 (prijspeil 2019) wordt conform de afspraken (kadernota MRDH begroting 2019) maximaal € 1,07 (prijspeil 2019) ingezet voor apparaatslasten.

Voor de salarislasteren volgt de MRDH de cao gemeenten. De huidige cao betreft de periode 1 mei 2017 tot 1 januari 2019. De cao stijging in deze periode bedraagt 3,25% (stijging salaris en individueel keuzebudget). Voor het jaar 2019 wordt rekening gehouden met een stijging van 2%.

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

Onderdeel	Fte's	Kosten*
Secretaris-algemeen directeur	0,8	139.800
Bureau Middelen & Control	10,6	832.300
Bureau Strategie & Bestuur	11	1.115.100
Directie Vervoersautoriteit	5	495.700
Afdeling Verkeer	26	2.406.300
Afdeling Openbaar vervoer	25	2.286.000
Economisch Vestigingsklimaat	12	1.285.800
Totalen	90,4	8.561.000

* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten

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

			Kostenverdeling				
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV	
Onderdeel	fte's	Kosten	Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma economisch vestigings-klimaat	Overhead inwonerbijdrage EV
<i>Personele apparaatslasten</i>							
Secretaris-algemeen directeur	0,8	139.800			69.900		69.900
BMC en BSB	21,6	1.947.400			1.557.900		389.500
Vervoersautoriteit	56,0	5.188.000	3.111.400	1.456.700	619.900		
Economisch Vestigingsklimaat	12,0	1.285.800				1.065.000	220.800
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	90,4	8.561.000					
<i>Materiële apparaatslasten</i>		2.906.100			2.324.900		581.200
Totalen		11.467.100	3.111.400	1.456.700	4.572.600	1.065.000	1.261.400

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.

Programma-begroting 2019 (euro's)	Geraamde realisatie 2017	Raming 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	424.502.441	416.388.080	408.707.256	398.844.591	392.235.959	384.685.209
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	488.573.750	245.455.690	325.177.374	218.533.697	54.935.761	46.435.760
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.028.764	5.419.440	4.831.031	4.823.400	4.823.400	4.823.400
Overhead*	0	5.711.200	5.834.000	5.834.000	5.834.000	5.834.000
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	918.104.955	672.974.410	744.549.662	628.035.689	457.829.121	441.778.370
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	428.491.120	423.713.287	415.952.402	400.275.639	392.235.959	384.685.209
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	488.573.750	245.455.690	325.177.374	218.533.697	54.935.761	46.435.760
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.875.641	5.419.440	4.831.031	4.823.400	4.823.400	4.823.400
Overhead*	0	5.711.200	5.834.000	5.834.000	5.834.000	5.834.000
Totaal	922.940.511	680.299.617	751.794.808	629.466.737	457.829.121	441.778.370
Resultaat voor reservemutaties	4.835.556	7.325.207	7.245.146	1.431.048	0	0
Onttrekking aan reserves	0	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-4.835.556	-7.325.207	-7.245.146	-1.431.048	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

* Overhead t/m 2017 verwerkt in programma's

Voor een inhoudelijke 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 2019 per taakveld (euro's)	Geraamde realisatie 2017	Raming 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022
<i>Lasten per taakveld</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	188.297.962	169.823.465	241.098.626	145.273.694	43.235.761	42.235.760
2.5 Openbaar vervoer	713.740.269	475.715.471	476.790.291	456.367.938	389.437.657	375.172.955
0.5 Treasury	11.037.960	16.304.834	15.995.713	15.736.656	14.498.302	13.712.254
3.1 Economische ontwikkeling	5.745.700	4.820.600	4.831.031	4.823.400	4.823.400	4.823.400
0.4 Overhead*	0	5.711.200	5.834.000	5.834.000	5.834.000	5.834.000
0.8 Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal	918.821.891	672.375.570	744.549.662	628.035.689	457.829.121	441.778.370
<i>Baten per programma</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	188.297.962	169.823.465	241.098.626	145.273.694	43.235.761	42.235.760
2.5 Openbaar vervoer	713.740.269	475.715.471	476.790.291	450.860.276	383.080.513	369.326.681
0.5 Treasury	15.026.639	23.630.041	23.240.859	22.675.366	20.855.446	19.558.528
3.1 Economische ontwikkeling	5.745.700	4.820.600	4.831.031	4.823.400	4.823.400	4.823.400
0.4 Overhead	0	5.711.200	5.834.000	5.834.000	5.834.000	5.834.000
Totaal	922.810.570	679.700.777	751.794.808	629.466.737	457.829.121	441.778.370
Resultaat voor reservemutaties	3.988.679	7.325.207	7.245.146	1.431.048	0	0
Onttrekking aan reserves	0	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-4.835.556	-7.325.207	-7.245.146	-1.431.048	0	0
Resultaat	-846.877	0	0	0	0	0

* Overhead t/m 2017 verwerkt in taakvelden

Lasten en baten van het taakveld Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.2. De gespecificeerde toevoeging aan reserves betreft de toevoeging aan de risicoreservering financieringen, zoals toegelicht in hoofdstuk 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 subsidiefondsen 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)	Geraamde realisatie 2017	Raming 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	99.006	14.851	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	84.370.004	86.670.167	102.132.490	59.342.647	0	0
3. Economisch Vestigingsklimaat	92.439	674.930	7.631	0	0	0
4. Samenwerkingsverbanden	0	0	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	84.561.449	87.359.948	102.140.121	59.342.647	0	0
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	99.006	14.851	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	96.411.304	86.670.167	102.132.490	59.342.647	0	0
3. Economisch Vestigingsklimaat	92.439	674.930	7.631	0	0	0
4. Samenwerkingsverbanden	0	0	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	96.602.749	87.359.948	102.140.121	59.342.647	0	0
Resultaat voor reservemutaties	12.041.300	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	0	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-4.835.556	-7.325.207	-7.245.146	-1.431.048	0	0
Resultaat	7.205.744	-7.325.207	-7.245.146	-1.431.048	0	0

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De in de tabel opgenomen bedragen hebben betrekking op het Europese project CIPTEC, waarin MRDH en RET gezamenlijk met bedrijven en instellingen uit andere Europese landen werken aan de innovatie van het openbaar vervoer in Europese steden.

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 (bedragen x € 1 miljoen):

Incidentele bijdragen van mede-overheden Projecten (in miljoenen euro's)	Geraamde realisatie 2017	Raming 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022
<i>Incidentele baten</i>						
Actieprogramma Regionaal OV (AROV)	5,3	5,4	5,4	5,4		
Beter benutten vervolg	11,5	21,1	4,2			
Bleizo	3,6					
Bestuursovereenkomst Blankenburgverbinding		3,1				
Korte termijn aanpak		3,5				
Rotterdamse baan	64,0	53,6	92,5	53,9		
Subtotaal	84,4	86,7	102,1	59,3	0,0	0,0
<i>Aanvullende incidentele baten</i>						
Eenmalige correctie relatief aandeel BDU	2,3					
Gemeentelijke bijdragen Mobiliteitsfonds regio Haaglanden	9,7					
Totaal	96,4	86,7	102,1	59,3	0,0	0,0

In 2017 is er nog sprake van een saldo aan incidentele baten. Dit betekent dat in dat jaar structurele uitgaven werden gedekt uit incidentele baten. Vanaf 2018 is er sprake van evenwicht tussen incidentele baten en lasten.

Economisch vestigingsklimaat

De in de tabel op de voorgaande pagina opgenomen bedragen hebben betrekking op twee Europese projecten.

Het project "Nul op de meter" (E=0) 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.

Het project "BRIDGE" maakt onderdeel uit van het Europese programma Urban Innovative Action. Hierin werkt de MRDH samen met de gemeente Rotterdam aan het opstellen van een regionale skillsagenda en actieplan om het onderwijs beter te laten aansluiten op de nieuwe economie.

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding

De begroting 2019 is opgesteld overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

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

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

Financiële gevolgen 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 tenminste € 6 miljoen per jaar meer aan 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 nieuwe 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 hieruit voortvloeiende financiële gevolgen worden nader toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering) en de daaraan verbonden risico's in hoofdstuk 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Overbesteding

De kaders voor overbesteding binnen de programma's van de Vervoersautoriteit zijn op grond van een daartoe uitgevoerd extern onderzoek aangepast aan de wettelijke vereisten. Concreet betekent dit dat overbestedingstekorten zijn gelimiteerd op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. Daarnaast dient sprake te zijn van een perspectief, waarbij na de hiervoor genoemde drie begrotingsjaren voor zowel het daaropvolgende jaar als de daarop volgende periode van drie jaar tenminste een sluitende begroting wordt gepresenteerd.

De voorliggende begroting 2019 laat een overbestedingstekort zien voor de jaren 2019 t/m 2021, maar laat voor de jaren daarna weer een positief saldo zien. Deze voldoet daarmee aan de hiervoor genoemde nieuwe kaders. De hieraan verbonden kosten, risico's en de wijze waarop deze (zullen) worden gemitigeerd, worden nader toegelicht in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Geprognosticeerde balanscijfers 2019

Onderstaande geprognosticeerde balans primo en ultimo 2019 is opgenomen ten behoeve van de berekening van het EMU-saldo (zie hierna) en de voorgeschreven kengetallen in hoofdstuk 4.3.

Geprognosticeerde balans

ACTIVA	31-12-2019	31-12-2018	PASSIVA	31-12-2019	31-12-2018
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa	1.441.655	1.946.201	Eigen vermogen	18.668.951	11.423.805
Aardgasbussen	0	250.000	Algemene reserve	100.000	100.000
Verbouwingen	1.058.366	1.199.520	Risicoreserve financieringen	18.568.951	11.323.805
ICT en meubilair	383.289	496.681			
Financiële vaste activa	808.991.001	930.541.001	Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer	810.068.312	921.618.312
Leningen regionale OV-bedrijven	808.990.000	920.540.000	Garantiesom abri's	1.078.312	1.078.312
Beleggingen BOR	0	10.000.000	Financiering regionale OV-bedrijven	808.990.000	920.540.000
Deelnemingen	1.001	1.001			
Totaal vaste activa	810.432.656	932.487.202	Totaal vaste passiva	828.737.263	933.042.117
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	97.054.607	202.426.250	Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	35.250.000	35.250.000
Rekening-courant 's Rijks schatkist	59.054.607	164.426.250	Crediteuren	35.000.000	35.000.000
Debiteuren	3.000.000	3.000.000	Belastingen	250.000	250.000
Belastingen	35.000.000	35.000.000	Kasgeldlening overbesteding	p.m.	0
Overlopende activa	30.000.000	30.000.000	Overlopende passiva	76.500.000	199.621.335
No te ontvangen rijksuitkering BDU	17.369.609	0	Fondsen	0	123.121.335
Nog te ontvangen opbrengsten	5.000.000	5.000.000	Te betalen kosten	75.000.000	75.000.000
Vooruitbetaalde kosten	25.000.000	25.000.000	Vooruitontvangen bedragen	1.500.000	1.500.000
Liquide middelen	3.000.000	3.000.000			
Banksaldi	3.000.000	3.000.000			
Totaal vlottende activa	130.054.607	235.426.250	Totaal vlottende passiva	111.750.000	234.871.335
Totaal	940.487.263	1.167.913.452	Totaal	940.487.263	1.167.913.452

EMU-saldo

De voorgeschreven berekening van het EMU-saldo is voor de jaren 2018 t/m 2020 opgenomen in onderstaande tabel.

Omschrijving	2018	2019	2020
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	7.325.207	7.245.146	1.431.048
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	472.546	504.546	254.546
Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	-320.000	0	0
Berekend EMU-saldo	7.477.753	7.749.692	1.685.594

Arbeidskostengerelateerde verplichtingen

Beloningen tijdens dienstverband

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

In de begroting 2019 zijn geen bedragen opgenomen en/of gereserveerd voor niet opgenomen vakantie- en verlofrechten.

Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2019 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2019.

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

Investerings

Voor 2019 worden geen investeringen geraamd. Voor een overzicht van de waardering en het onderhoud van de aanwezige 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 2022 is opgenomen in de hierna in hoofdstuk 6 opgenomen Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2017-2022

Omschrijving	Balans 31-12-2016	Raming toevoeging 2017	Raming onttrekking 2017	Raming saldo 31-12-2017	Raming toevoeging 2018	Raming onttrekking 2018	Raming saldo 31-12-2018	Raming toevoeging 2019	Raming onttrekking 2019	Raming saldo 31-12-2019	Raming toevoeging 2020	Raming onttrekking 2020	Raming saldo 31-12-2020	Raming toevoeging 2021	Raming onttrekking 2021	Raming saldo 31-12-2021	Raming toevoeging 2022	Raming onttrekking 2022	Raming saldo 31-12-2022
<i>Reserves</i>																			
Algemene reserve	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	1.591.164	0	0	1.591.164	0	0	1.591.164	0	0	1.591.164	0	0	1.591.164	0	0	1.591.164	0	0	1.591.164
Risicoreserve financieringen	9.919	3.988.679	0	3.998.598	7.325.207	0	11.323.805	7.245.146	0	18.568.951	1.431.048	0	20.000.000	0	0	20.000.000	0	0	20.000.000
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>1.701.083</i>	<i>3.988.679</i>	<i>0</i>	<i>5.689.762</i>	<i>7.325.207</i>	<i>0</i>	<i>13.014.969</i>	<i>7.245.146</i>	<i>0</i>	<i>20.260.115</i>	<i>1.431.048</i>	<i>0</i>	<i>21.691.164</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>21.691.164</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>21.691.164</i>
<i>Fondsen</i>																			
BDU	431.336.664	510.032.230	734.904.716	206.464.178	566.660.093	650.002.936	123.121.335	582.099.874	722.461.517	-17.240.307	544.321.724	606.214.231	-79.132.814	487.317.260	437.246.019	-29.061.572	486.806.390	421.981.315	35.763.503
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>431.336.664</i>	<i>510.032.230</i>	<i>734.904.716</i>	<i>206.464.178</i>	<i>566.660.093</i>	<i>650.002.936</i>	<i>123.121.335</i>	<i>582.099.874</i>	<i>722.461.517</i>	<i>-17.240.307</i>	<i>544.321.724</i>	<i>606.214.231</i>	<i>-79.132.814</i>	<i>487.317.260</i>	<i>437.246.019</i>	<i>-29.061.572</i>	<i>486.806.390</i>	<i>421.981.315</i>	<i>35.763.503</i>
TOTAAL-GENERAAL	433.037.747	514.020.909	734.904.716	212.153.940	573.985.300	650.002.936	136.136.304	589.345.020	722.461.517	3.019.808	545.752.772	606.214.231	-57.441.650	487.317.260	437.246.019	-7.370.408	486.806.390	421.981.315	57.454.667

Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2019 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 1-1-2018 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2019
Albrandswaard	25.226	2,58	65.083
Barendrecht	48.485	2,58	125.091
Brielle	17.026	2,58	43.927
Capelle aan den IJssel	66.864	2,58	172.509
Delft	102.280	2,58	263.882
Den Haag	531.935	2,58	1.372.392
Hellevoetsluis	39.986	2,58	103.164
Krimpen aan den IJssel	29.290	2,58	75.568
Lansingerland	61.174	2,58	157.829
Leidschendam-Voorburg	74.947	2,58	193.363
Maassluis	32.515	2,58	83.889
Midden-Delfland	19.337	2,58	49.889
Nissewaard	84.578	2,58	218.211
Pijnacker-Nootdorp	53.644	2,58	138.402
Ridderkerk	45.797	2,58	118.156
Rijswijk	52.197	2,58	134.668
Rotterdam	638.751	2,58	1.647.978
Schiedam	77.917	2,58	201.026
Vlaardingenv	72.051	2,58	185.892
Wassenaar	26.102	2,58	67.343
Westland	107.488	2,58	277.319
Westvoorne	14.515	2,58	37.449
Zoetermeer	124.719	2,58	321.775
Totaal	2.346.824		6.054.806

(*) bron: CBS StatLine. Info van 15-03-2018.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2018 met € 0,07 (Kadernota MRDH begroting 2019) naar € 2,58 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2019 € 6,1 miljoen en wordt voor € 4,8 miljoen verantwoord als baten 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) € 1,3 miljoen ingezet.

Hoofdstuk 8 Besluit

De Begroting 2019 vast te stellen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van het meerjarenbeeld 2020-2022;

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van d.d. 6 juli 2018

Ahmed Aboutaleb

Pauline Krikke

Bijlage 1 Indicatoren

De in deze bijlage opgenomen indicatoren zijn enerzijds ontleend aan de toepisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) en anderzijds aan de medio 2017 opgeleverde Regiomonitor 2017 – Economie in transitie. Deze Regiomonitor is ontwikkeld in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de provincie Zuid-Holland in samenwerking met de Economic Board Zuid-Holland (voorheen Economische Programmaraad Zuidvleugel) en InnovationQuarter. De volledige monitor is te vinden op de MRDH website: www.mrdh.nl/regiomonitor.

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

Samenvattend is deze bijlage als volgt ingedeeld:

- A. indicatoren programma's Vervoersautoriteit (inclusief verplichte BBV indicatoren)
- B. indicatoren programma Economisch Vestigingsklimaat
- C. indicatoren bestuur/bedrijfsvoering

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

Bereikbaarheidsdoel	Topeis	Ambitie in 2025 t.o.v. huidige situatie	Lijnen Regionaal Investeringsprogramma
Concurrerende economie	- Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken - Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	- Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet	Vernieuwen Verbindingen
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen/voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken	Toename van 10% voor 90% van de woongebieden	Vernieuwen Verbindingen
Kwaliteit van plekken	Gebruikerswaardering van de stedenbaan-knopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen	Vernieuwen verbindingen / Vernieuwen Stad en Omgeving
De duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem (CO ₂)	Afname van 30% voor het gehele vervoersysteem	Vernieuwen Energie

Netwerkkwaliteit	Ambitie	Lijnen Regionaal Investeringsprogramma
Wegennet	Max 1,5 à 2 maal snelheid buiten de spits ontsluitend en verbindend net	Vernieuwen Verbindingen

Topeis Concurrerende economie

Ambitie 2025: 10% meer inwoners bereiken binnen 45 minuten de 11 economische toplocaties. In de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 31 januari 2018 is besloten om deze eis te beperken tot de modaliteiten fiets en openbaar vervoer.

De nulmeting is gedaan over het jaar 2016. Voor de referentiesituatie in 2025 is uitgegaan van de inwoners en arbeidsplaatsen volgens het Verkeersmodel in 2023 ("alleen RO") en het netwerk dat in 2025 beschikbaar is ("RO + ref. netwerk").

Fiets

toplocatie	nulmeting 2016		referentie 2023			
			alleen RO		RO + ref. netwerk	
	30 min	45 min	30 min	45 min	30 min	45 min
TU Delft	395.000	1.198.000	+9%	+7%	+15%	+12%
Rotterdam centrum	708.000	1.095.000	+5%	+5%	+10%	+8%
Kralingse Zoom	669.000	971.000	+4%	+5%	+7%	+6%
Den Haag Centrum	685.000	970.000	+7%	+7%	+10%	+11%
Plaspoelpolder	674.000	953.000	+8%	+8%	+15%	+9%
RTHA	467.000	931.000	+6%	+6%	+10%	+10%
Rotterdam Zuidplein	518.000	866.000	+5%	+4%	+8%	+9%
Rotterdam Alexander	414.000	802.000	+3%	+6%	+14%	+10%
Internationale zone	508.000	755.000	+7%	+7%	+14%	+14%
Zoetermeer stationslocatie	298.000	711.000	+7%	+9%	+8%	+13%
Scheveningen	388.000	674.000	+8%	+7%	+18%	+14%
totaal	5.724.000	9.926.000	+6%	+6%	+11%	+10%

Toelichting:

Voor de fiets is naast de 45 minuten ook gekeken naar 30 minuten. Gemiddeld is de ambitie haalbaar zonder nieuwe maatregelen, maar niet voor alle locaties. Voorwaarde is dat woningen en arbeidsplaatsen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.

Potentieel effect elektrische fiets

Toplocatie	Gewone fiets	E-bike	E-bike effect	
	abs.	abs.	abs.	rel.
TU Delft	1.198.000	1.724.000	+526.000	+44%
Rotterdam centrum	1.095.000	1.377.000	+282.000	+26%
Kralingse Zoom	971.000	1.245.000	+274.000	+28%
Den Haag Centrum	970.000	1.244.000	+274.000	+28%
Plaspoelpolder	953.000	1.298.000	+345.000	+36%
RTHA	931.000	1.383.000	+452.000	+49%
Rotterdam Zuidplein	866.000	1.193.000	+327.000	+38%
Rotterdam Alexander	802.000	1.211.000	+409.000	+51%
Internationale zone	755.000	974.000	+219.000	+29%
Zoetermeer Stationslocatie	711.000	1.383.000	+672.000	+95%
Scheveningen	674.000	908.000	+234.000	+35%
Totaal	9.926.000	13.940.000	+4.014.000	+40%

Toelichting:

De potentie van de elektrische fiets is aanzienlijk als gevolg van de verhoging van de snelheid.

Openbaar Vervoer

toplocatie	nulmeting 2016	referentie 2023			
		alleen RO		RO + ref. netwerk	
	45 min	abs.	rel.	abs.	rel.
Rotterdam centrum	1.814.000	1.894.000	+4%	2.044.000	+13%
Den Haag centrum	1.610.000	1.707.000	+6%	1.696.000	+5%
Rotterdam Zuidplein	1.137.000	1.184.000	+4%	1.218.000	+7%
Zoetermeer stationslocatie	1.109.000	1.176.000	+6%	1.347.000	+21%
Plaspoelpolder	1.005.000	1.071.000	+7%	1.101.000	+10%
Rotterdam Alexander	914.000	956.000	+5%	987.000	+8%
Kralingse Zoom	899.000	933.000	+4%	952.000	+6%
TU Delft	870.000	933.000	+7%	973.000	+12%
RTHA	591.000	634.000	+7%	740.000	+25%
Internationale zone	588.000	626.000	+6%	650.000	+11%
Scheveningen	546.000	583.000	+7%	608.000	+11%
Totaal	11.083.000	11.697.000	+6%	12.316.000	+11%

Toelichting:

Met het openbaar vervoer is de ambitie gemiddeld haalbaar, maar niet voor alle locaties zonder nieuwe maatregelen. Voorwaarde is, dat woningen en arbeidsplaatsen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.

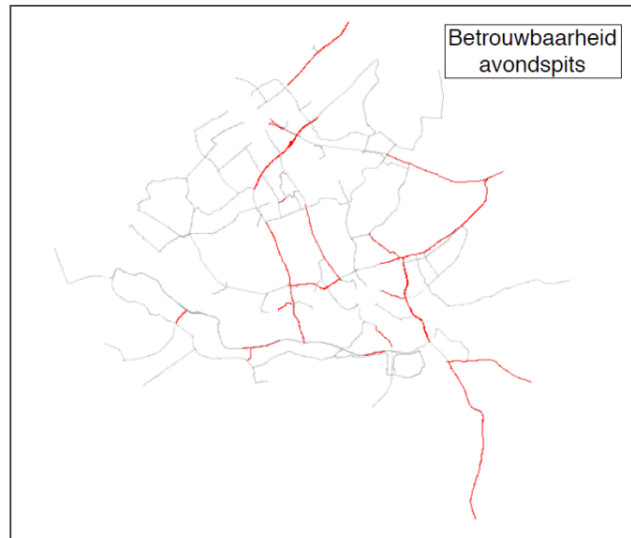
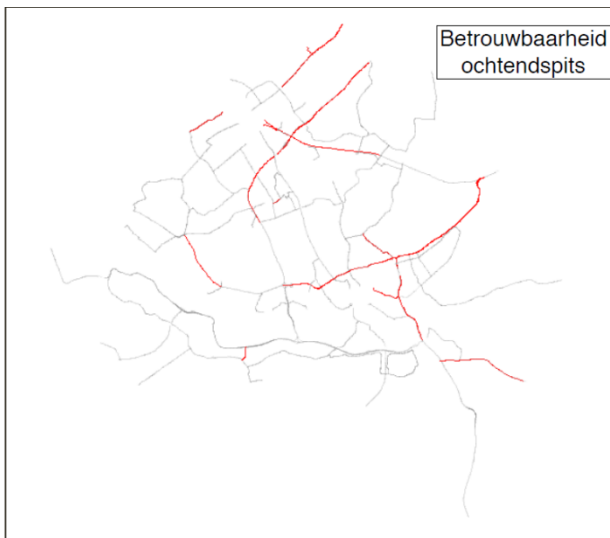
Effect fiets in ketenmobiliteit

toplocatie	Nulmeting OV met <u>lopen</u> als voor- en natransport	Nulmeting OV met <u>fietsen</u> als voor- en natransport	Vershil
	abs.	abs.	index
RTHA	591.000	1.690.000	286
TU Delft	870.000	2.280.000	262
Rotterdam Alexander	914.000	2.040.000	224
Internationale zone	588.000	1.290.000	219
Scheveningen	546.000	1.080.000	196
Plaspoelpolder	1.005.000	1.970.000	195
Kralingse Zoom / Brainpark	899.000	1.720.000	191
Den Haag Centrum	1.610.000	2.570.000	160
Zoetermeer Stationslocatie	1.109.000	1.770.000	159
Rotterdam centrum	1.814.000	2.810.000	155
Rotterdam Zuidplein	1.137.000	1.740.000	153
totaal	11.090.000	20.960.000	189

Toelichting:

Door de fiets in het voor- en natransport te gebruiken wordt de bereikbaarheid met het openbaar vervoer gemiddeld bijna verdubbeld.

Ambitie: Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer: 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet.



Toelichting:

Over het jaar 2016 is gekeken naar de ambitie van 90%, ook voor het rijkswegennet. Betrouwbaarheid wil zeggen dat in 90% van de gevallen de reistijd minder dan de helft afwijkt van wat de reiziger kan verwachten.

Netwerkeis wegennet:

Ambitie: 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 uit de UAB.



Toelichting:

Uit de meting over 2016 blijkt, dat in de ochtendspits alle wegen van het regionaal wegennet uit de UAB aan deze netwerkeis voldoen. In de avondspits zijn er wel trajecten die niet voldoen. Voor deze trajecten zijn plannen in voorbereiding.

Topeis Kansen voor mensen

Ambitie: In 2025 10% meer arbeidsplaatsen bereiken binnen 45 minuten voor 90% van de woongebieden.

In Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 31 januari 2018 is besloten om deze eis te beperken tot de modaliteiten fiets en openbaar vervoer.

De nulmeting is gedaan over het jaar 2016. Voor de referentiesituatie in 2025 is uitgegaan van de inwoners en arbeidsplaatsen volgens het Verkeersmodel in 2023 ("alleen RO") en het netwerk dat in 2025 beschikbaar is ("RO + ref. netwerk").

Fiets

woongebied	nulmeting 2016		referentie 2023			
			alleen RO		RO + ref. netwerk	
	30 min	45 min	30 min	45 min	30 min	45 min
Delft	145.000	430.000	+6%	+6%	+14%	+12%
Rotterdam centrum	287.000	426.000	+4%	+4%	+10%	+8%
Rotterdam noord	249.000	424.000	+4%	+5%	+11%	+8%
Voorburg-Leidschendam-Ypenburg-Nootdorp	221.000	417.000	+6%	+7%	+15%	+11%
Rijswijk-Moerwijk	284.000	404.000	+5%	+6%	+12%	+7%
Rotterdam Zuid	233.000	385.000	+5%	+4%	+10%	+7%
Pijnacker - Berkel en Rodenrijs	114.000	383.000	+11%	+7%	+16%	+15%
Schiedam - Rotterdam west	196.000	383.000	+4%	+5%	+11%	+10%
Den Haag centrum	288.000	382.000	+5%	+6%	+9%	+10%
Den Haag Zuidwest	241.000	368.000	+5%	+5%	+13%	+10%
Lansingerland-oost	102.000	348.000	+7%	+7%	+12%	+10%
Kralingse Zoom - Alexander	165.000	336.000	+3%	+5%	+13%	+11%
Wassenaar	121.000	333.000	+12%	+8%	+19%	+11%
Scheveningen World Forum	218.000	315.000	+5%	+5%	+11%	+10%
Capelle - Krimpen	121.000	311.000	+3%	+4%	+10%	+9%
Barendrecht - Ridderkerk	106.000	305.000	+6%	+3%	+11%	+7%
Zoetermeer	77.000	217.000	+13%	+8%	+14%	+13%
Maassluis - Vlaardingen	63.000	212.000	+5%	+4%	+10%	+13%
Westland - Hoek van Holland	64.000	177.000	+5%	+6%	+11%	+16%
Spijkensisse - Hoogvliet	51.000	141.000	+0%	+2%	+6%	+9%
Voorne-Putten	14.000	33.000	+14%	+6%	+14%	+9%
Totaal	3.360.000	6.730.000	+5%	+5%	+12%	+10%

Toelichting:

Voor de fiets is naast de 45 minuten ook gekeken naar 30 minuten. Gemiddeld is de ambitie haalbaar, maar niet voor 90% van de woongebieden zonder nieuwe maatregelen. Voorwaarde is dat woningen en arbeidsplaatsen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.

Kans elektrische fiets

Woongebied	Gewone fiets	E-bike	E-bike effect	
	abs.	abs.	abs.	rel.
Delft	430.000	636.000	+206.000	+48%
Rotterdam centrum	426.000	519.000	+93.000	+22%
Rotterdam noord	424.000	556.000	+132.000	+31%
Voorburg-Leidschendam-Ypenburg-Nootdorp	417.000	542.000	+125.000	+30%
Rijswijk-Moerwijk	404.000	485.000	+81.000	+20%
Rotterdam Zuid	385.000	496.000	+111.000	+29%
Pijnacker - Berkel en Rodenrijs	384.000	631.000	+247.000	+64%
Schiedam - Rotterdam west	383.000	519.000	+136.000	+36%
Den Haag Centrum	382.000	478.000	+96.000	+25%
Den Haag Zuidwest	368.000	425.000	+57.000	+15%
Lansingerland-oost	348.000	529.000	+181.000	+52%
Kralingse Zoom - Alexander	336.000	482.000	+146.000	+43%
Wassenaar	333.000	457.000	+124.000	+37%
Scheveningen World Forum	316.000	394.000	+78.000	+25%
Capelle - Krimpen	311.000	434.000	+123.000	+40%
Barendrecht - Ridderkerk	305.000	451.000	+146.000	+48%
Zoetermeer	217.000	492.000	+275.000	+127%
Maassluis - Vlaardingen	212.000	374.000	+162.000	+76%
Westland - Hoek van Holland	177.000	307.000	+130.000	+73%
Spijkenisse - Hoogvliet	141.000	254.000	+113.000	+80%
Voorne-Putten	33.000	65.000	+32.000	+97%
Totaal	6.732.000	9.526.000	+2.794.000	+42%

Toelichting:

Ook voor de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen heeft de elektrische fiets een grote potentie.

Openbaar vervoer

woongebied	nulmeting 2016 45 min	referentie 2023			
		alleen RO		RO + ref. netwerk	
		abs.	rel.	abs.	rel.
Rotterdam centrum	502.000	525.000	+5%	556.000	+11%
Den Haag Centrum	447.000	480.000	+7%	492.000	+10%
Rijswijk-Moerwijk	375.000	399.000	+6%	421.000	+12%
Voorburg-Leidschendam-Ypenburg-Nootdorp	355.000	380.000	+7%	381.000	+7%
Schiedam - Rotterdam west	339.000	352.000	+4%	352.000	+4%
Rotterdam noord	328.000	345.000	+5%	364.000	+11%
Pijnacker - Berkel en Rodenrijs	317.000	339.000	+7%	356.000	+12%
Rotterdam Zuid	313.000	327.000	+4%	338.000	+8%
Delft	300.000	317.000	+6%	324.000	+8%
Den Haag Zuidwest	280.000	295.000	+5%	305.000	+9%
Scheveningen World Forum	259.000	273.000	+5%	287.000	+11%
Zoetermeer	240.000	258.000	+8%	285.000	+19%
Kralingse Zoom - Alexander	239.000	247.000	+3%	239.000	+0%
Barendrecht - Ridderkerk	217.000	226.000	+4%	230.000	+6%
Capelle - Krimpen	211.000	218.000	+3%	219.000	+4%
Wassenaar	208.000	226.000	+9%	230.000	+11%
Lansingerland-oost	165.000	179.000	+8%	210.000	+27%
Spijkenisse - Hoogvliet	148.000	153.000	+3%	159.000	+7%
Maassluis - Vlaarding	116.000	122.000	+5%	167.000	+44%
Westland - Hoek van Holland	110.000	115.000	+5%	115.000	+5%
Voorne-Putten	30.000	31.000	+3%	31.000	+3%
Totaal	5.499.000	5.807.000	+6%	6.061.000	+10%

Toelichting:

Met het openbaar vervoer is de ambitie gemiddeld haalbaar, maar niet voor alle woongebieden zonder nieuwe maatregelen. Voorwaarde is, dat woningen en arbeidsplaatsen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.

Topeis Kwaliteit van plekken

Ambitie 2025: Gebruikerswaardering van de stedenbaanknoppen minimaal 7,5 op 90% van de knopen.

Klantwaardering NS stations

	doel 2025	cijfer 2015	voorjaar 2017
Internationaal			
Den Haag Centraal	8,0	7,1	7,5
Rotterdam Centraal	8,0	8,0	8,0
	8,0	7,5	7,8
Metropolitane knooppunten			
Delft	7,5	7,3	7,6
Den Haag HS	7,5	6,7	7,0
Den Haag Laan van NOI	7,5	6,3	6,4
Rotterdam Alexander	7,5	6,3	6,4
Rotterdam Blaak	7,5	6,4	6,5
Schiedam Centrum	7,5	6,0	6,4
Zoetermeer	7,5	6,2	6,0
	7,5	6,5	6,6
Lokale knooppunten			
Barendrecht	7,0	7,0	7,3
Capelle Schollevaar	7,0	6,3	6,4
Delft Zuid	7,0	6,1	6,1
Den Haag Mariahoeve	7,0	6,5	6,6
Den Haag Moerwijk	7,0	6,4	6,3
Den Haag Ypenburg	7,0	6,3	6,4
Rijswijk	7,0	5,9	6,1
Rotterdam Lombardijen	7,0	5,9	6,1
Rotterdam Noord	7,0	6,2	5,9
Rotterdam Zuid	7,0	5,9	5,9
Voorburg	7,0	6,4	6,3
Voorschoten	7,0	6,5	6,9
Zoetermeer Oost	7,0	6,4	6,4
	7,0	6,3	6,4
Gemiddeld 90%	7,5	6,8	6,9

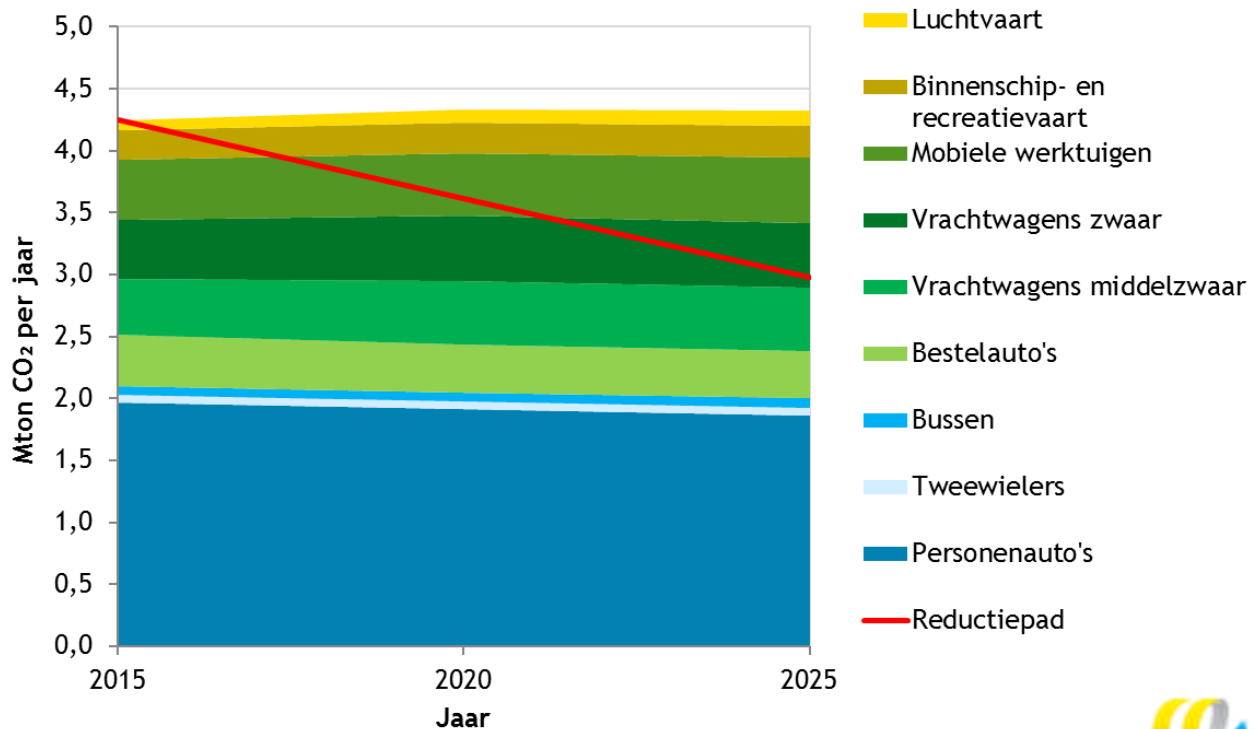
Toelichting:

De waardering van de kwaliteit van stations voldoet nog niet aan de ambitie. Er is wel sprake van een verbetering, bijvoorbeeld bij de vernieuwde stations Den Haag Centraal en Delft.

Topeis Duurzame Regio

Ambitie 2025: Afname van 30% CO₂ uitstoot voor het gehele vervoersysteem CO₂.

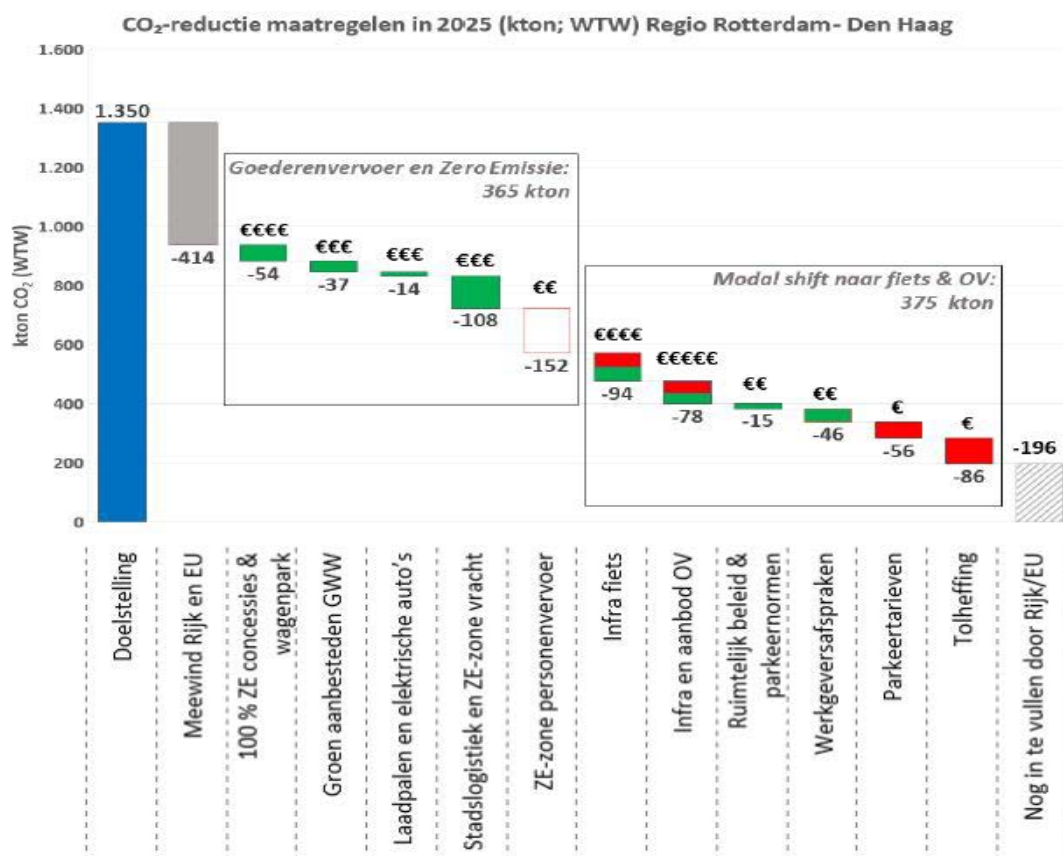
Referentiesituatie:



Toelichting:

De figuur geeft globaal inzicht in de CO₂-productie van de verschillende verkeersdeelnemers en het reductiepad tot 2025. Globaal leveren personenverkeer en goederen/bouwverkeer ongeveer een gelijke bijdrage aan de CO₂ uitstoot.

Reductiemogelijkheden 30% CO₂ (1.350 kTon)



Toelichting:

De MRDH heeft door CE-Delft laten onderzoeken wat het effect is van verschillende mogelijke maatregelen om de CO₂-productie te verminderen. Daarbij is rekening gehouden met vaststaand beleid van Rijk en EU ("meewind"). Voor de groene maatregelen was begin 2018 bij de gemeenten draagvlak om deze verder uit te werken. Voor meer informatie wordt verwezen naar het genoemde onderzoek op de website van de MRDH (<https://mrddh.nl/project/co2-reductie-verkeer>).

Verplichte BBV indicatoren taakveld Verkeer en Vervoer

BBV indicator	Toelichting	Realisatie 2015	Samenvatting
Ziekenhuisopname na verkeersongeval met een motorvoertuig	Als aandeel van het totaal aantal ongevallen die leiden tot ziekenhuisopnamen.	8%	In de 23 gemeenten in de metropoolregio is in 2015 8% van de ongevallen met een motorvoertuig zo ernstig dat er een ziekenhuisopname volgt. Dit is gelijk aan het landelijke percentage.
Overige vervoersongevallen met een gewonde fietser	Als aandeel van het totaal aantal ongevallen die leiden tot ziekenhuisopnamen.	8%	In de 23 gemeenten in de metropoolregio is in 2015 8% van de ongevallen met een gewonde fietser zo ernstig dat er een ziekenhuisopname volgt. Landelijk is dit percentage 9%.

Bron: VeiligheidNL via Waarstaatjegemeente.nl

B. Indicatoren programma Economisch Vestigingsklimaat

Werklocaties (Vernieuwen Economie & Vernieuwen Stad en Omgeving)

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

- Kantorenmarkt: leegstand 11,1% (1 januari 2016)
- Bedrijventerreinen: aanbod 573 hectare (1 januari 2018, Bron: Ecorys)
- Detailhandel: leegstand winkels 11,9% (Bron: actieagenda Detailhandel, 2017)

Fieldlabinfrastructuur en campussen (Vernieuwen Economie)

Aantal banen Zuid-Holland per cluster - 2016

o Clean Tech:	29.400
o Health & Life Sciences:	217.200
o Agro & Food:	103.200
o Safety & Security:	26.800
o Maritime:	43.600
o Transport and Logistics:	75.800
o Smart Industry:	103.800
o Energy:	37.500
o Recreatie en Toerisme:	93.400

Bron: LISA 2016, bewerking NEO Observatory Regiomonitor, 2017

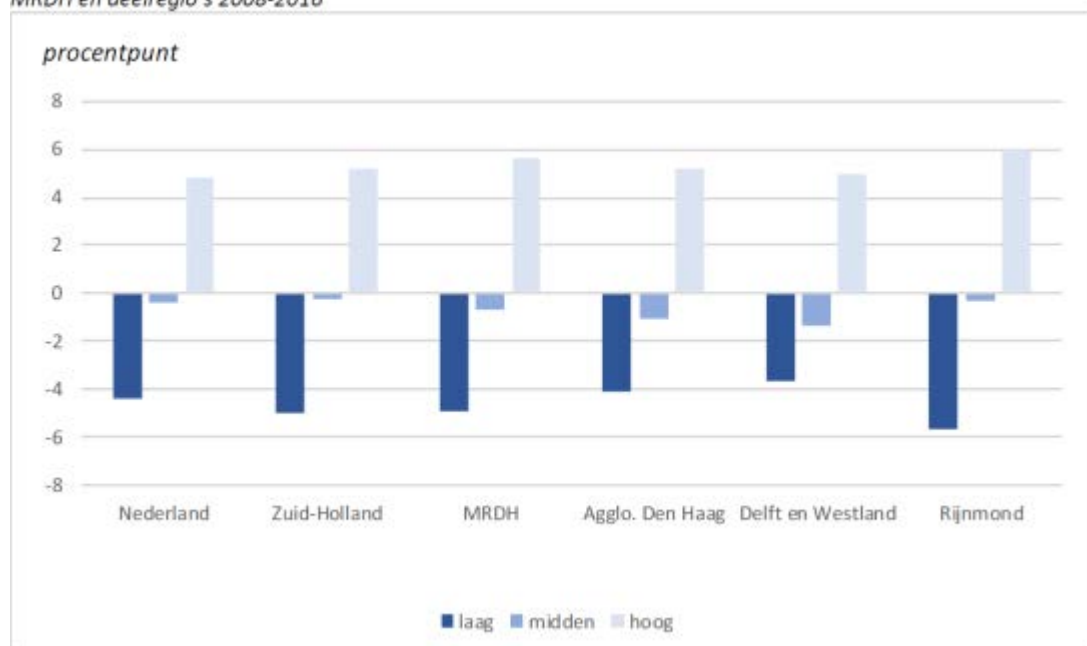
Onderwijs en arbeidsmarkt (Vernieuwen Economie)

Participatie (beroepsbevolking als percentage van de bevolking 15-74 jaar) en werkloosheid (als percentage van de beroepsbevolking), Nederland, Zuid-Holland en deelregio's, 2016

	Participatie	Werkloosheid totaal	Werkloosheid naar opleiding		
			Laag	midden	hoog
	%	%	%	%	%
Nederland	70	6,0	10	6	4
Zuid-Holland	69	6,9	12	7	4
MRDH	68	7,8	13	8	4

Bron: CBS, bewerking NEO Observatory, achtergrondstudie Regiomonitor 2017

Verandering aandeel lager, middelbaar en hoger opgeleiden in de beroepsbevolking Nederland, Zuid-Holland, MRDH en deelregio's 2008-2016



Bron: CBS, bewerking NEO Observatory, achtergrondstudie Regiomonitor 2017

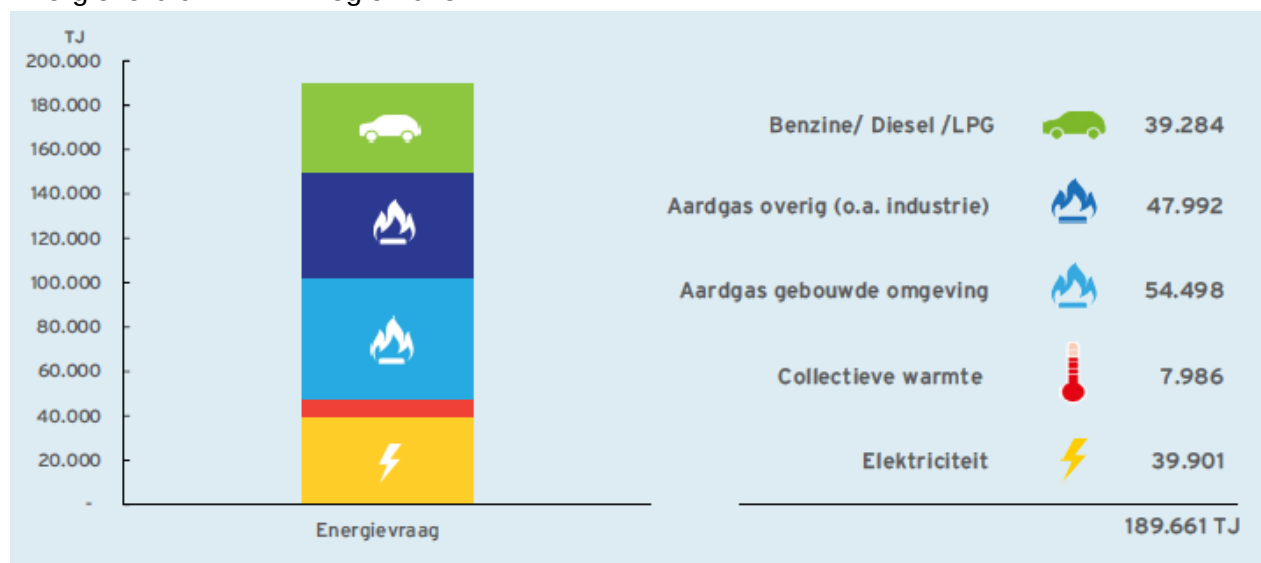
De economische groei trekt aan in Zuid-Holland, maar niet sterk genoeg om de werkgelegenheid te laten toenemen en de werkloosheid substantieel te verlagen. Hoewel de werkgelegenheid altijd na-ijlt op conjunctureel herstel, is de economische groei van 2% nog te matig. Een deel ervan verdwijnt in een toename van de arbeidsproductiviteit; deze is dan ook relatief hoog in Zuid-Holland en de MRDH. Voor substantiële groei van de werkgelegenheid is 3% van de economie nodig.

De regio heeft bij hoger opgeleiden een beperking bij het aanbod, en bij lager en middelbaar opgeleiden een tekortschietende vraag. Nieuwe, kennis gedreven bedrijvigheid in industrie en diensten is afhankelijk van hoger opgeleiden uit binnen- en buitenland. Juist hoger opgeleiden hebben een hoge participatiegraad en lage werkloosheid. In de regio is daarentegen een ruim aanbod van met name lager en deels ook middelbaar opgeleiden. Voor deze groep schiet de vraag in de consumentendiensten en

specialistische en zakelijke diensten tekort. Banenverlies is voornamelijk voor rekening van lager- en middel opgeleiden, banencreatie komt hoofdzakelijk ten goede aan hoger opgeleiden.

Energie infrastructuur (Vernieuwen Energie & Vernieuwen Economie)

Energieverbruik MRDH regio 2015



Deze cijfers zijn gebaseerd op gegevens van 2015 uit de Klimaatmonitor van Rijkswaterstaat. Het betreft alle bekende energie die in de 23 gemeenten wordt gebruikt door de gebouwde omgeving, mobiliteit, de industrie en landbouw. Energiegebruik van spoorwegen, vliegverkeer, opwekking van energie en zonnepanelen achter de meter zit hier niet in. Het energieverbruik van de Rotterdamse haven is niet in deze cijfers opgenomen. De gebruikte methodiek is daar niet geschikt voor.

Economie landelijk gebied (Vernieuwen Stad en Omgeving)

Overnachtingen bezoekers, 2016 (Bron: CBS/ Achtergrondstudie Regiomonitor 2017)

Regio	Hotelgasten	NL gasten	Groei 2012-2016	Groei 2012-2016	Groei 2012-2016
	<i>X 1000</i>	<i>als % totaal</i>	<i>tot, in % pj</i>	<i>BL, in % pj</i>	<i>NL, in % pj</i>
Nederland	25.758	52%	5,2%	6,3%	4,3%
Zuid-Holland	3.832	56%	6,7%	7,6%	6,0%
Rotterdam	1.058	54%	8,0%	7,3%	8,6%
Den Haag	930	49%	6,1%	8,7%	3,8%

Bij attractiviteit van Stad en Omgeving gaat het om een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsklimaat. De aantrekkelijkheid van Zuid-Holland neemt toe, zo blijkt uit de toename van het aantal internationale congressen dat in de steden van Zuid-Holland wordt georganiseerd. Het toerisme ontwikkelt zich in Zuid-Holland positief. De internationale toerist heeft de steden in Zuid-Holland ontdekt; dat geldt in het bijzonder voor Rotterdam en Den Haag, maar Rotterdam wordt ook steeds populairder onder Nederlandse toeristen. Absoluut gezien is er nog een wereld te winnen met het toerisme in Zuid-Holland; in andere vergelijkbare regio's, zoals bijvoorbeeld Hamburg, is ruim twee maal zoveel toerisme dan in Zuid-Holland.

Hoewel Amsterdam in Nederland leidend is in het toerisme, is Rotterdam de stad met de sterkste groei van het toerisme. De stad heeft meer dan 1 miljoen hotelgasten per jaar. Het aantal hotelovernachtingen door Nederlandse gasten stijgt vooral sterk in Rotterdam, en de stad is ook

steeds populairder bij internationale gasten. De groei van het aantal buitenlandse hotelgasten groeit het sterkst in Den Haag.

Recreatie en Toerisme sector in landelijk gebied Zuid-Holland:

- 93.400 banen (gem. 5,3 per vestiging) = ca. 17.600 vestigingen

Bron: LISA 2016, bewerking NEO Observatory, achtergrondstudie Regiomonitor 2017

C. Indicatoren bestuur/bedrijfsvoering

#	Taakveld	Indicator	Waarde	Periode
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	0,039 fte per 1000 inwoners	2019
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	0,034 fte per 1000 inwoners	1 januari 2018
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	€ 4,89 per inwoner	2019
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	11,78% van de totale loonsom	2017
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	0,78% van de totale lastenbegroting	2019

Ad 1) In de begroting 2019 bedraagt de formatie 90,4 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2018 2.346.824 (zie hoofdstuk 7).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2018 bedraagt 80,1 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur is verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2018 2.346.824 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3) De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2019 € 11.467.100 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2018 2.346.824 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4) De totale loonsom bedroeg in 2017 € 8.196.725. De externe inhuur bedroeg in 2017 € 965.947. Voor 38% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH gemeenten, voornamelijk als invulling van de flexibele schil van de MRDH formatie.

Ad 5) In de begroting 2019 bedraagt de overhead € 5.834.000 (zie o.a. samenvatting financiën hoofdstuk 1). De totale lasten bedragen € 744.549.662 (zie samenvatting financiën hoofdstuk 1).

Bijlage 2

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2019

Inhoudsopgave

1.	Inleiding, achtergronden en kaders.....	81
1.1	Inleiding	81
1.2	Van beleid naar uitvoering	82
1.3	Uitgangspunten en randvoorwaarden	82
1.4	Werkgebied van de Vervoersautoriteit	83
2.	Financiële samenvatting	84
3.	Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.....	86
4.	Openbaar Vervoer	87
4.1	Projecten in de realisatiefase	87
4.2	Uitwerkingsfase	89
4.3	Verkenningen en planstudies.....	90
5.	Verkeersmanagement en wegenstructuur.....	93
5.1	Projecten in de realisatiefase	93
5.2	Projecten in de uitwerkingsfase	94
5.3	Verkenningen en planstudies.....	95
6.	Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid	98
6.1	Fiets.....	98
6.2	Ketenmobiliteit	99
6.3	Verkeersveiligheid	100
6.4	Duurzame mobiliteit	100
7.	Slimme bereikbaarheidsmaatregelen.....	101
8.	Programma's	101
	Bijlagen.....	103
Bijlage A1	Grote projecten.....	104
Bijlage A2	Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger.....	105
Bijlage A3	Aanmeldingen.....	113
Bijlage A4	Afgesloten projecten 2017	118
Bijlage B	Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.....	121
Bijlage C	Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland	123
Bijlage D	Afkortingenlijst	124

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 Verkeer en Openbaar Vervoer.

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is de concrete uitwerking van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. In het overgangsjaar 2018 is rekening gehouden met het loslaten van de scheiding tussen de regio Rotterdam en Haaglanden, de uitloop van openstaande verplichtingen, en de omschakeling van begroten op basis van verplichtingen naar begroten op basis van bestedingen voor kleine projecten. In 2019 zetten we deze koers verder door.

Een belangrijke wijziging voor de investeringen is de aanscherping van de financiële kaders, waarvoor wordt verwezen naar de Kadernota MRDH begroting 2019.

Het IPVa beschrijft waar de beschikbare investeringsruimte aan wordt besteed: 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 Gebiedsprogramma's voor zowel de korte termijn als voor de middellange termijn. De Korte Termijn Aanpak wordt voornamelijk in 2018 uitgewerkt en krijgt zijn beslag in 2019 tot en met 2021. Het Rijk stelt budget beschikbaar indien het een prioriteit is uit het regeerakkoord, of het gaat het om potentiële opgaven uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), en of 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.

Hoofdstuk 3 geeft een beknopt overzicht van het gebiedsprogramma Rotterdam – Den Haag. Waar mogelijk is een indicatie van de investeringen MRDH aangegeven.

In de hoofdstukken 4 en 5 zijn de grote en bijzondere OV- en wegenprojecten omschreven. Grote projecten worden via een verkenningsfase en planvormingsfase in het IPVa gebracht. De kleine projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa compact en leesbaar blijft. De investeringen voor fietsvoorzieningen, verkeersveiligheid en ketenmobiliteit zijn over het algemeen wat kleiner van omvang en zijn in de vorm van een kwalitatieve omschrijving in hoofdstuk 6 opgenomen. Voor kleine projecten is in 2019 € 30 miljoen beschikbaar. De lijst met aanmeldingen voor kleine projecten wordt eind 2018 door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgesteld.

In hoofdstuk 7 vindt u de beschrijving van wat het Rijk, de regio en het bedrijfsleven samen voorstaan om de bereikbaarheid van de regio over weg, water en spoor op peil te houden en te verbeteren door middel van Gedragsmaatregelen. We verminderen de files op de drukste punten en realiseren reistijdverbetering van deur tot deur in de spits in die drukste gebieden. Daarnaast ligt de nadruk in het programma vooral op maatregelen die reizigers in staat stellen op een slimme manier

snel op de plek van bestemming te komen en op een aantal belangrijke thema's zoals fiets, logistiek en spitsmijden.

Hoofdstuk 8 beschrijft in het kort de status van diverse programma's.

1.2 Van beleid naar uitvoering

Het thema Vernieuwen Verbindingen is door de MRDH geconcretiseerd in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB). Het centrale thema "Versterking agglomeratiekracht" is 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 2018 samen met de gemeenten uitgewerkt tot concrete maatregelen. Er worden programma's opgesteld voor:

- verbetering bereikbaarheid voor inwoners en van arbeidsplaatsen;
- metropolitaan fietsnetwerk;
- ketenmobiliteit, waaronder stallingsvoorzieningen voor fietsen en auto's;
- CO₂-reductie;
- verhogen efficiency openbaar vervoer.

Deze programma's zullen door de MRDH ingebracht worden in het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag voor de korte en middellange termijn (zie hoofdstuk 3). In het voorliggende IPVa kan nog niet met deze op te stellen programma's rekening gehouden worden.

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 2018 op status/fasering. In bijlage B is deze lijst opgenomen.

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.

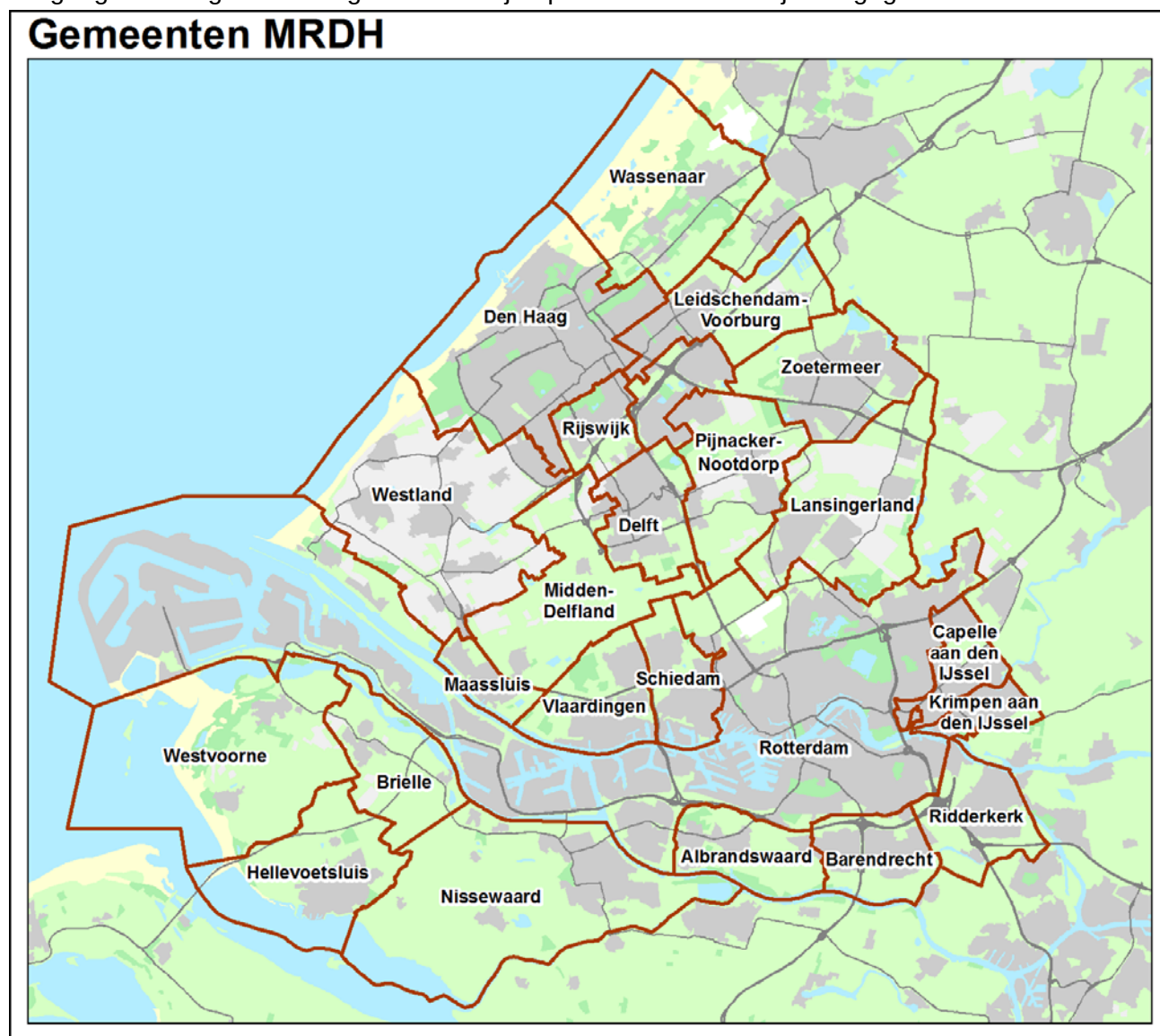
In het IPVa worden de bedragen voor verkenningen en planstudies van infrastructurele projecten niet genoemd. Voor de fasering houden we aan:

Verkenningen: Er is een probleem geconstateerd, waarbij in een verkenning het nut en de noodzaak van mogelijke oplossingen wordt onderzocht.

<u>Planstudies:</u>	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.
<u>Uitwerkingsfase:</u>	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.
<u>Realisatiefase:</u>	Het project is getoetst en (bijna) beschikt conform de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend.
<u>Vaststelling:</u>	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 aanname gedaan voor het aandeel kleine projecten.

Voor de gehele regio hanteren we voor 2019 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 IenW in het kader van het MIRT (gebiedsprogramma) en nog lopende bijdragen voor programma's als Beter Benutten en 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 dit relevant is voor de programma's waar budget voor wordt gevoteerd. Afgeronde subsidieprogramma's waar voor nieuwe projecten geen subsidie meer beschikbaar is, worden niet meer vermeld.

Voor het IPVa 2019 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 omdat een subsidie niet wordt aangevraagd of lager wordt beschikt, dan blijft deze financiële ruimte gedurende het jaar beschikbaar voor het programma kleine projecten;
- over een periode van vier jaar moet het saldo van beschikbare middelen en bestedingen positief sluiten (overbesteding gedurende maximaal drie begrotingsjaren);
- door de jaren heen kan er tijdelijk sprake zijn van overbesteding. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, onder de restrictie van een positief saldo na uiterlijk drie jaar, gevolgd door tenminste drie achtereenvolgende jaren met een positief saldo.

Uit de hierna opgenomen meerjarenbegroting blijkt, dat er in de jaren 2019 t/m 2021 sprake is van overbesteding, maar dat in de jaren daarna het saldo van het fonds BDU positief blijft. Daarmee wordt voldaan aan de hiervoor genoemde wettelijke vereisten.

In deze begroting zijn de geraamde en begrote inkomsten en uitgaven over de jaren 2017 t/m 2022 gespecificeerd opgenomen.

Meerjarenbegroting Vervoersautoriteit MRDH

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Beginstand fonds BDU	€ 431.336.664	€ 206.464.179	€ 123.121.335	€ -17.240.307	€ -79.132.814	€ -29.061.572
<i>Inkomsten</i>	€ 677.165.745	€ 566.660.093	€ 582.099.874	€ 544.321.724	€ 487.317.260	€ 486.806.390
<i>Uitgaven</i>						
Beleid en programmering -Verkeer	€ 4.119.611	€ 5.300.000	€ 5.300.000	€ 5.300.000	€ 5.300.000	€ 5.300.000
Beleid en programmering -OV	€ 3.921.159	€ 5.300.000	€ 5.300.000	€ 5.300.000	€ 5.300.000	€ 5.300.000
Verkeer infrastructuur	€ 179.983.612	€ 162.446.065	€ 234.341.926	€ 138.516.994	€ 36.479.061	€ 35.479.060
OV netwerk	€ 304.395.399	€ 80.932.225	€ 89.378.748	€ 78.560.003	€ 17.000.000	€ 9.500.000
OV exploitatie	€ 232.023.924	€ 195.054.716	€ 192.003.003	€ 183.295.590	€ 179.952.507	€ 173.904.000
OV beheer en onderhoud	€ 169.133.962	€ 192.087.430	€ 186.997.140	€ 186.100.945	€ 184.073.750	€ 183.357.555
Apparaatslasten	€ 8.460.563	€ 8.882.500	€ 9.140.700	€ 9.140.700	€ 9.140.700	€ 9.140.700
	€ 902.038.230	€ 650.002.936	€ 722.461.516	€ 606.214.232	€ 437.246.018	€ 421.981.315
Saldo BDU ultimo jaar	€ 206.464.179	€ 123.121.335	€ -17.240.307	€ -79.132.814	€ -29.061.572	€ 35.763.503

3. Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

De regionale partijen, waaronder de MRDH hebben begin december 2017 overleg gevoerd met het ministerie van IenW: het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT). Centraal onderwerp was de invulling van richtinggevend conclusies uit het gezamenlijke MIRT-onderzoek Rotterdam Den Haag, dat in september 2017 afgerond (zie het [eindrapport](#)).

Om de opgaven effectief aan te pakken, is afgesproken door te gaan met het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. Dit programma kent drie programmaliijnen: “Metropolaan OV”, “Slimme netwerken” (wegen, fietsen, ketenmobiliteit) en “Logistiek in & om de stad”. In 2018 wordt gestart met verschillende uitwerkingen door regionale partijen samen met het Rijk:

- een preverkenning naar de OV-ontsluiting van de Binckhorst/Central Innovation District in Den Haag;
- een preverkenning naar een multimodale Oeververbinding Regio Rotterdam;
- een werkplaats OV, Duurzaamheid en Ruimte, waarin een strategie wordt ontwikkeld voor het versterken van het metropolitane OV in combinatie met verstedelijking langs de backbones van het openbaar vervoer: de Oude Lijn (de spoorlijn Leiden-Den Haag- Rotterdam-Dordrecht) en RandstadRail;
- drie gebiedsuitwerkingen: Voorne-Putten, Greenport Westland en Zoetermeer.

Het Gebiedsprogramma kent drie fasen. De Korte Termijn Aanpak bestrijkt de periode 2018 tot en met 2021. De Middellange termijn loopt van 2022 tot en met 2030. De Lange termijn speelt na 2030. De projecten voor de middellange en lange termijn volgen uit de studies en beleidsontwikkeling die vanaf 2018 uitgewerkt worden.

Via de Korte Termijn Aanpak wordt in eerste instantie de aanpak van mobiliteit uit het programma Beter Benutten gecontinueerd, aangevuld met de ambitie om tegelijkertijd een significante CO₂-reductie te realiseren. Hiervoor is in 2018 een budget van 18 miljoen euro beschikbaar, waarvan 45% voor rekening van het Rijk. Voor 2019 en verder zet de MRDH in op een betere aansluiting bij de doelen van het Gebiedsprogramma, maar is onzeker hoeveel middelen het Rijk hiervoor ter beschikking zal stellen en hoeveel regionale cofinanciering benodigd is. Onder de Korte Termijn Aanpak valt ook de aanpak van de verkeersdoorstroming op aansluitingen op het Hoofdwegennet (aansluitingen HWN/OWN), waarin in 2018 samen € 6 miljoen wordt geïnvesteerd.

4. 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.

4.1 Projecten in de realisatiefase

Inframaatregelen NRR en AROV (Den Haag en omgeving)

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. Voor de projecten in andere gemeenten worden per project keuzes gemaakt over de samenwerkingsvorm.

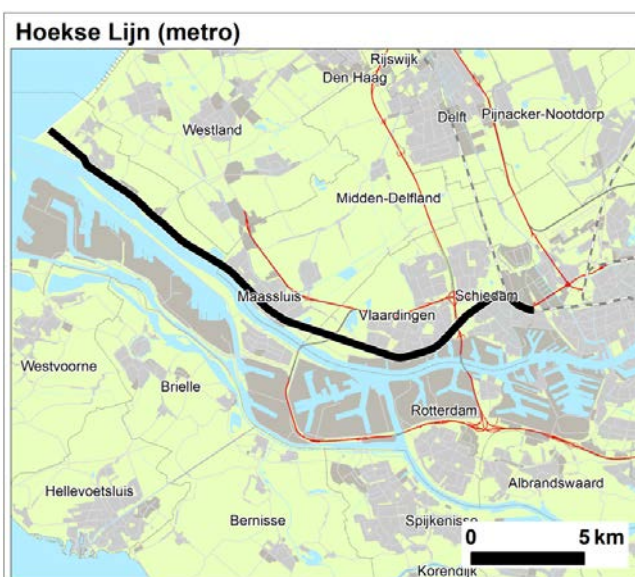
Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2022 e.v.
Diversen	PM	PM	0	0	0

Hoekse Lijn (Noordoever van de Maas)

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

In Schiedam sluit de Hoekse Lijn aan op metrolijn B naar Nesseland. Door de koppeling aan het Rotterdamse metronet wordt het hart van Rotterdam via de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis verbonden met het strand van Hoek van Holland. Na de ombouw stijgt naar verwachting het aantal reizigers op de Hoekse Lijn met circa 40%. De totale investering bedraagt € 403,8 miljoen (inclusief reservering voor toekomstige indexatie).

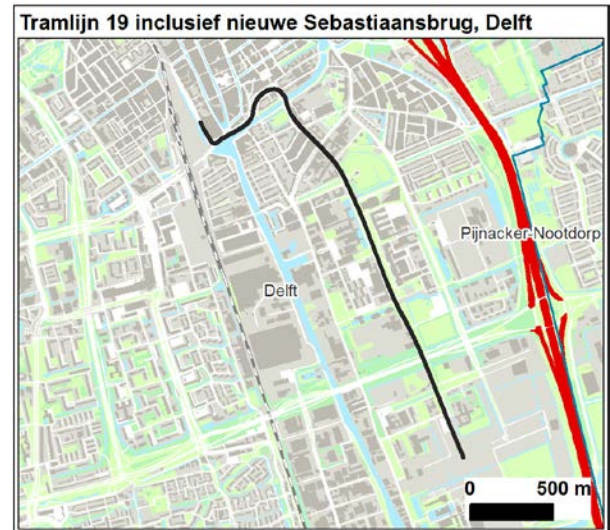


Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2022 e.v.
MRDH	45.837	53.086	35.851	0	0

Tramlijn 19 Delft

De aanpassingen aan tramlijn 19 hebben de komende jaren alleen nog betrekking op het tracé in Delft. Ter hoogte van de spoortunnel wordt het tramspoor op een definitieve locatie gelegd. De Sebastiaansbrug moet worden vervangen en tegelijkertijd geschikt worden gemaakt voor tramverkeer. De voorbereiding daarvan vindt in samenwerking met de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland onder leiding van de MRDH plaats. Na realisatie van de Sebastiaansbrug kan aansluiting plaatsvinden op het al aangelegde tramspoor in de TU-campus in Delft. Voor de Sebastiaansbrug is een bijdrage vanuit de MRDH gereserveerd van € 5,6 miljoen; voor de rest van tramlijn 19 is € 6,6 miljoen gereserveerd.

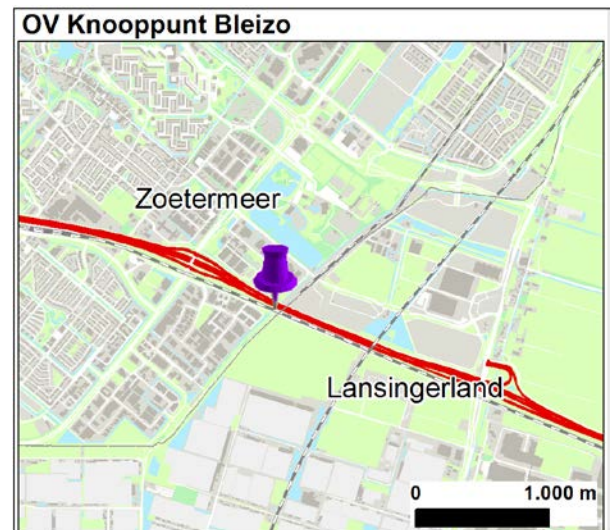


Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2022 e.v.
Metropoolregio	542	2.667	3.335	5.726	0

Bleizo (gemeente Lansingerland)

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



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2022 e.v.
Vervoersknoop Bleizo	21.500	3.980	0	0	0

4.2 Uitwerkingsfase

Tramlijn 1 Scheveningen-Delft

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. De daarmee gemoeide investering bedraagt € 47,5 miljoen.

Vanwege de omvang, 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. Voor de resterende € 14,5 miljoen moet binnen de MRDH budget worden gevonden. 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), Israëllaan (Delft) en Delftweg (Rijswijk). Overige maatregelen langs het tracé en een studie naar reistijd verkortende maatregelen vergen een nadere uitwerking in 2018.



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2022 e.v.
HTM/Den Haag	0	7.500	7.000	0	0

Hart van Zuid (gemeente Rotterdam)

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



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2022 e.v.
Rotterdam/MRDH	0	6.000	6.000	0	0

Frequentieverhoging E-lijn

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 € 19,6 miljoen. De RET dekt daarvan € 16,1 miljoen, de resterende dekking ad € 3,5 miljoen moet bij de MRDH worden gevonden.

Bijdrage MRDH x € 1.000					
Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2022 e.v.
RET	0	3.500	0	0	0

4.3 Verkenningen en planstudies

Netwerkstudies: schaalsprong OV in het gebied Rotterdam Den Haag

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.

Tevens moet er rekening worden gehouden dat bij uitbreiding van het areaal en een intensievere benutting van de infrastructuur, er meer budget nodig is voor exploitatie, beheer en onderhoud. De dekking daarvan moet een integrale opgave zijn van de verkenningen.

MIRT-verkenning Regio Den Haag Central Innovation District - Binckhorst

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. In 2018 vindt een préverkenning plaats, op basis waarvan in het BO-MIRT najaar 2018 een besluit kan worden genomen over de start van de MIRT-verkenning. Naar verwachting kan op basis van de verkenning een voorkeursbesluit worden genomen begin 2020.

Gebiedsuitwerking Zoetermeer-Rotterdam-Den Haag

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 lijn Delft-Rotterdam-Alexander kan interessant zijn als HOV-bus;
- de ZoRo-lijn heeft als lightrail potentie, met name in de relatie met Rotterdam CS;
- de Goudse Lijn 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 verwachte doorlooptijd van de verkenning is een jaar.

Aansluiting 4-sporigheid Schiedam

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

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.

Planstudie samenloopdeel RandstadRail (Laan van NOI – Leidschenveen)

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. Hier rijden metro's van de RET en trams van de HTM gezamenlijk in een hoge frequentie. 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 voldoende, ook in de toekomst.

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. Voor de kosten van € 10 miljoen moet budget worden gevonden, waarbij financiering vanuit de gebiedsgerichte aanpak kan leiden tot een (financieel) haalbaar project. Het samenloopdeel is erkend als een OV-knelpunt in de door het Rijk uitgevoerde capaciteitsanalyse NMCA.

Tramlijn naar Norfolkterrein Scheveningen

Van 2016 tot 2022 worden in Scheveningen Haven, vooral op het voormalige Norfolk-terrein, woningen, winkels en bedrijfsruimten gebouwd. De gemeente heeft de mogelijkheden van een nieuwe tramverbinding naar Scheveningen Haven onderzocht in een verkenning. Vooralsnog heeft dat niet geleid tot een vervolgstap (planstudie) met de MRDH. Wel vindt in het kader van de Volvo Oceans race een pilot plaats met een elektrische bus om de haven tijdelijk te bedienen.

5. Verkeersmanagement en wegenstructuur

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

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid benoemt concrete projecten die bijdragen aan een duurzaam concurrerende, bereikbare, veilige en leefbare regio.

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

Dit hoofdstuk beschrijft de grootste of meest in het oog springende projecten binnen de MRDH op het gebied van verkeersmanagement en wegenstructuur.

5.1 Projecten in de realisatiefase

Rotterdamsebaan (Rijswijk, Den Haag)

De Rotterdamsebaan is een verbinding tussen knooppunt Ypenburg en de Centrumring van Den Haag. De Rotterdamsebaan wordt aangelegd als boortunnel onder Voorburg-West en sluit aan op de Binckhorstlaan. De verbinding is nodig vanwege de problematische bereikbaarheid van de centrale zone van Den Haag en de verwachte economische ontwikkelingen. Na de openstelling medio 2020, verbetert de leefbaarheid in Voorburg en langs de Haagweg te Rijswijk. De totale kosten voor dit project bedragen € 474 miljoen.

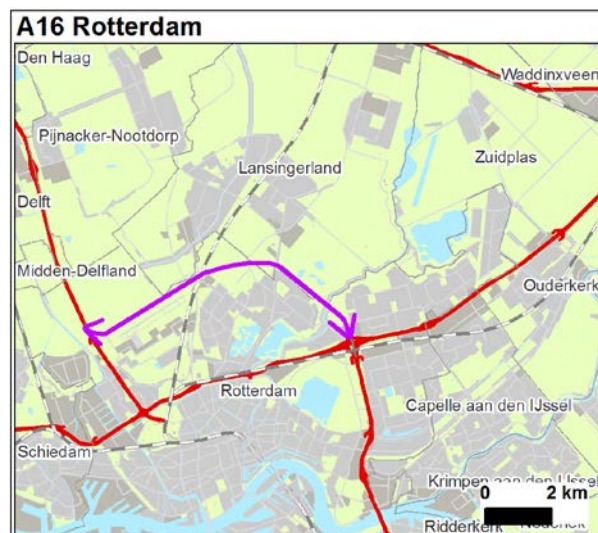


Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2023
Den Haag	95.228	67.604	43.980	27.060	75.559

A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

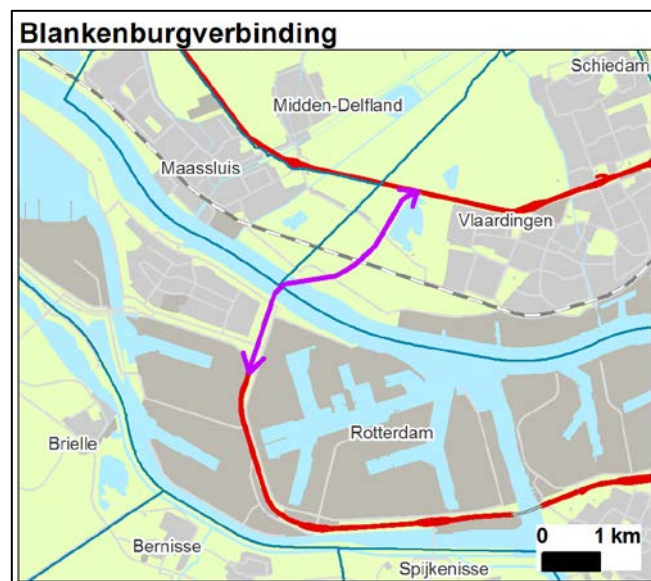
Dit project omvat de realisatie van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en de A16. De weg wordt voor een groot gedeelte aangelegd op de huidige locatie van de N209 langs Rotterdam-The Hague Airport. Vanaf de Bergweg-Zuid tot en met de Rotte wordt de weg aangelegd in een half-verdiepte tunnel door het Lage Bergse Bos. Met de aanleg van dit deel van de A16 verbeteren de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Rotterdam en het noordelijke deel van de Rotterdamse regio, verbetert de doorstroming op de A13 en A20 en wordt het



onderliggend wegennet voor een groot gedeelte ontlast. De MRDH 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.

Spoorkruising Marathonweg (Vlaardingen)

De Blankenburgtunnel wordt de nieuwe verbinding onder de Nieuwe Waterweg tussen de A15 bij Rozenburg en de A20 ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De regionale partijen hebben een Kwaliteitsprogramma opgesteld, dat de impact van de weg beperkt door verbetering van groen, recreatie, waterkwaliteit, natuur, het tegengaan van geluidsoverlast en het verbeteren van het onderliggend wegennet. Dit Kwaliteitsprogramma wordt betaald uit de € 25,8 miljoen euro van de motie Kuiken, aangevuld met middelen van de regionale partijen. Van dit bedrag draagt de MRDH voor € 5,45 miljoen bij aan de ongelijkvloerse kruising Marathonweg.



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2022 e.v.
Vlaardingen	552	0	0	0	0

5.2 Projecten in de uitwerkingsfase

H6-weg (Hoek van Holland)

Het project H6-weg betreft de realisatie van het laatste gedeelte van de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland, waarbij de Hoeksebaan vanaf de Haakweg wordt doorgetrokken tot de Harwichweg. Er ontstaat een nieuwe ontsluiting voor het autoverkeer, waardoor de Maasdijk en de wegen door de dorpskern ontlast worden. Hierdoor verbeteren de doorstroming en verkeersveiligheid in het gebied. De ontwikkeling van de omgeving station Hoek van Holland inclusief een P+R terrein maken eveneens deel uit van het project. De bijdrage van de MRDH aan dit project bedraagt € 8,6 miljoen.

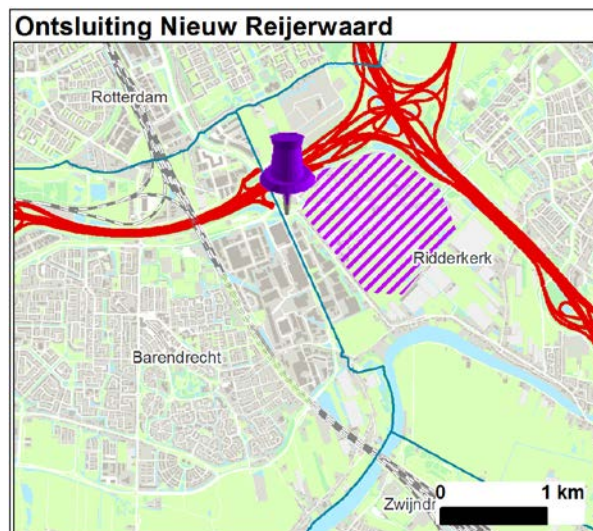


Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2022 e.v.
Gemeente Rotterdam	0	4.300	4.300	0	0

Nieuw Reijerwaard (Ridderkerk)

Nieuw Reijerwaard is een nieuw agrologistiek bedrijventerrein van ruim 90 hectare direct ten zuiden van het verkeersplein Ridderster (A15-A16). Om de bestaande verkeersbewegingen en de voorziene verkeersgroei af te kunnen wikkelen, moeten de zuidelijke op- en afrit van de A15 ter plaatse worden aangepast. Deze kruising heet de IJsselmondse Knoop. De bijdrage van de MRDH is € 5,25 miljoen.



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2022 e.v.
GR Nieuw Reijerwaard	2.625	2.625	0	0	0

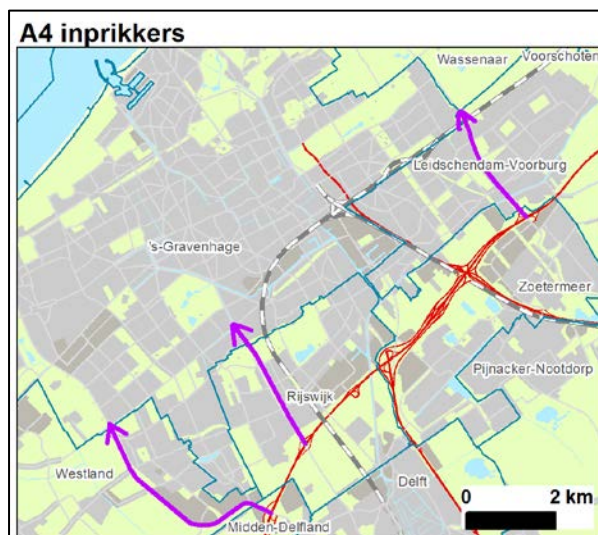
5.3 Verkenningen en planstudies

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

In de MIRT-verkenning Haaglanden is vastgesteld dat de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers essentiële schakels zijn in het netwerk van de Zuidvleugel en van belang voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in dit deel van de regio. De maatregelen uit dat pakket worden tot 2028 uitgevoerd. Het ministerie van 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 Metropoolregio, gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg. Voor het ongelijkvloers maken van de kruisingen Prinses Beatrixlaan/Admiraal Helfrichsingel en Winston Churchilllaan draagt het ministerie 1/3 van de kosten. De Metropoolregio en regionale partijen betalen het overige deel. Voor de voorbereidingskosten heeft de MRDH € 2.159.000 gereserveerd. De uitvoering van deze projecten is voorzien na 2020.



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2018	2019	2020	2021	2022 e.v.
Den Haag, Rijswijk, RWS	0	0	0	0	65.208

Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

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 Brienenoord- en Algeracorridor en het Rotterdamse OV-netwerk, binnen de brede doelen van het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.

Het plangebied strekt zich uit van het westelijk havengebied (Waal-Eemhaven/Stadshavens tot aan Ridderkerk/Krimpen aan de Lek en van de A15 tot aan de A20. Hierbinnen zijn drie zoekgebieden voor oeververbindingen: Feijenoord-Kralingen/De Esch, Ridderkerk-Krimpen aan den Lek (Oostflank) en Stadshavens Rotterdam (Waalhaven-MerweVierhavens).

De verwachte doorlooptijd van de verkenning is twee jaar. In 2018 vindt een préverkenning plaats, op basis waarvan in het BO-MIRT najaar 2018 een besluit kan worden genomen over de start van de MIRT-verkenning. Een voorkeursbesluit kan dan begin 2020 worden genomen.

Gebiedsuitwerking Bereikbaarheid Voorne-Putten

Doel van de gebiedsuitwerking is 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.

De verwachte doorlooptijd van de gebiedsuitwerking is 1,5 jaar. In 2018 en een deel van 2019 vindt de gebiedsuitwerking plaats, op basis waarvan in het BO-MIRT najaar 2019 (of zoveel eerder als mogelijk) een besluit kan worden genomen over de start van een MIRT-verkenning en/of andere regionale planuitwerking.

Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland

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, waarbij verandering van het profiel van het Westland (onderdeel van de greenport West Holland) en dus ook de ruimtelijk-economische structuur in ogenschouw wordt genomen. Het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag gaat uit van een groei van het vrachtverkeer over de weg met 5% á 20% tot 2040. Onder invloed van verschuivingen in de wereldhandel en overgang naar een duurzamere economie, is de impact op Mainports en Greenports qua aard en omvang van de goederenstromen, onzeker.

Deze gebiedsuitwerking richt zich o.a. op het opstellen van scenario's waarlangs gebiedsgericht in het Westland netwerkkracht tot stand kan komen zowel tussen de greenports als tussen greenport en mainport. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de toekomstbeelden van de Rotterdamse haven en met name over de toekomstbeelden van een foodcluster in de Waal-Eemhaven waar de Coolport onderdeel van is.

De verkenning zal tussen de 1 en 2 jaar in beslag nemen.

N44 Wassenaar

De gemeente Wassenaar start een verkenning naar de doorstroming van en leefbaarheid rond de A44/N44. Hierbij zijn in ieder geval het traject van het kruispunt Den Deijl tot de kruising Deijlerweg,

en de kruising met de Van der Oudermeulenlaan aan de orde. De resultaten van de verkenning komen in de loop van 2018 ter tafel.

Programma Aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet (HWN/OWN)

De MRDH onderzoekt in 2017 en 2018 samen met het Rijk de mogelijkheden voor een programma aansluitingen HWN/OWN, wat onderdeel uitmaakt van de programmatische aanpak. Het betreft de aansluitingen A4/N223 Den Hoorn, A4 - N470 Kruithuisweg - A13, A29/N487, A29/N217, A29/N59 Hellegatsplein, A12 / N219, A4 / N206, A20 Maasdijk, A20 Vlaardingen, A20 Maassluis Noordzijde en A20 Vlaardingen.

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

Zuidelijke Randweg Den Haag

In het verlengde van de planstudie naar de ongelijkvloerse kruising Erasmusweg/Lozerlaan, start de gemeente Den Haag een verkenning naar het verbeteren van de doorstroming op de Zuidelijke Randweg tot en met de kruising Kijkduinsestraat/Machiel Vrijenhoeklaan (Noordwestelijke Hoofdroute), waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden via de A4-N211, waaronder Scheveningen Haven. Uitgangspunt is dat de maatregelen uit het bestuursakkoord A4 Passage en Poorten & Inprikkers als gerealiseerd zijn verondersteld. De resultaten van de verkenning komen in de loop van 2018. Dan wordt ook duidelijk wat de vervolggave is en de regionale betrokkenheid daarbij.

Verlengen N209 bij Benthuisen richting de N11

De gemeente Zoetermeer gaat met een aantal collega-gemeenten en de wegbeheerder aan de slag met een verkenning. Ook de MRDH wordt benaderd voor de op te starten verkenning.

MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

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

6. Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid

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. Voor al deze thema's worden in 2018 samen met de gemeenten uitvoeringsprogramma's opgesteld, die in 2019 invulling zullen geven aan het IPVa, ten laste van het budget kleine projecten.

Verkeersveiligheid is en blijft prioriteit met als ambitie dat elke slachtoffer er één teveel is. Het landelijke strategisch plan verkeersveiligheid kan aanleiding zijn om aanvullende maatregelen in het IPVa op te nemen naast de doorlopende prioriteit voor kwetsbare doelgroepen.

6.1 Fiets

De UAB definieert een regionaal basisnetwerk waarvan gewenst is dat het voldoet aan de standaard CROW-eisen. In 2018 is bepaald welk deel daarvan opgewaardeerd moet worden tot een hoogwaardig niveau om de bereikbaarheid van toplocaties en arbeidsplaatsen te verbeteren; de metropolitane fietsroutes. Per route worden samen met de gemeenten uitwerkingen gestart, waarna de gemeenten de afzonderlijke projecten gaan uitvoeren.

In de afronding van Beter Benutten Vervolg wordt nog gewerkt aan de volgende snelle fietsroutes:

Leiden-Katwijk	Centrumas Rotterdam
Rijswijk-Wateringen-Naaldwijk	Beneden Merwederoute
Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer	Vlietroute Delft-Leidschendam

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

Verlengde Velostrada (Den Haag-Leidschendam)

Fietspad 15 IJsselmonde

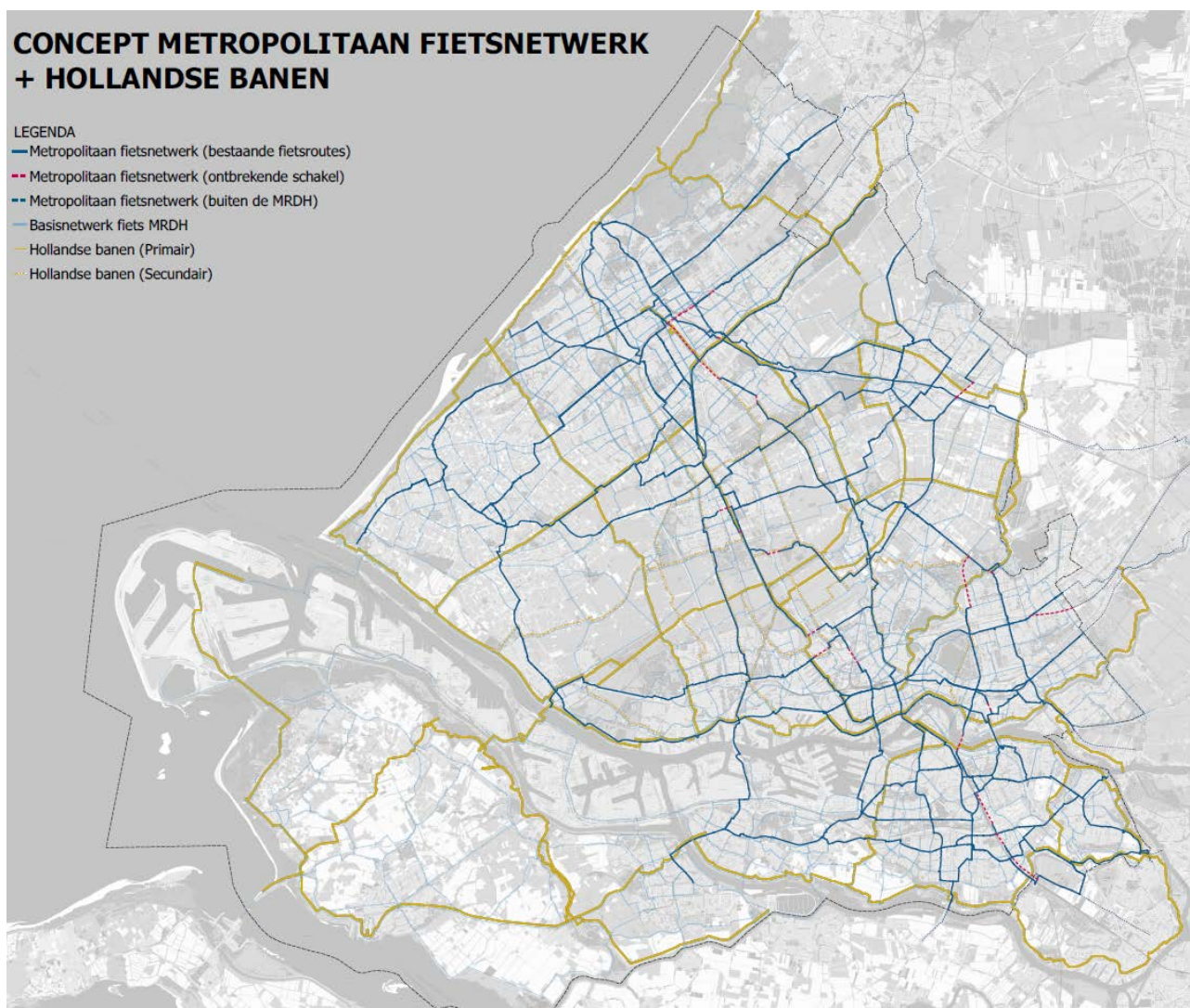
Fietsroute Rotterdam-Gouda

De uitvoering van deze fietsroutes loopt tot en met 2020.

Een ander aspect van de belangrijke fietsroutes betreft de realisatie van fietsviaducten en fietstunnels om grote infrastructuur ongelijkvloers te kunnen passeren. De belangrijkste projecten die in de plan- en onderzoeksfase of de realisatiefase zijn:

- Fietsviaduct over de A4 bij Ypenburg, onderdeel van de route Hofplein-Hofvijver
- Fietstunnel bij station Delft-Zuid
- Fietstunnel onder de spoorlijn in Rijswijk-Zuid, te realiseren door ProRail (Groenconvenant en in samenhang met de verdubbeling van het spoor)
- Poldervaartroute, viaduct Hoekse Lijn (Vlaardingen)

In 2018 start de MRDH enige verkenningen naar metropolitane fietsroutes, in overleg met de gemeenten waar deze routes liggen. De keuze welke verkenningen worden gestart is mede afhankelijk van draagvlak en haalbaarheid per tracé.



Er is tenslotte ook een relatie tussen fietsen en recreatie. Daarbij kunnen twee functies van de fiets onderscheiden worden: fietsen als recreatief uitje en fietsen als transportmiddel naar een bepaalde bestemming. Indien we aandacht schenken aan een groene inpassing van snelfietsroutes dan vervullen deze een gecombineerde functie met het recreatieve netwerk. Deze combinatie past ook bij de belevingswaarde van de regionale fietsroutes. De MRDH wil in 2018 een of enkele pilots uitvoeren in het recreatieve netwerk, gericht op toepassing van het concept “shared space”, zoals dat is voorzien in het netwerk van Hollandse Banen.

6.2 Ketenmobiliteit

De kwantiteit bij ketenmobiliteit gaat over de hoeveelheid beschikbare (fiets)parkeerplaatsen. Daarnaast is een belangrijke stimulans voor ketenmobiliteit een hoge kwaliteit van de overstapvoorzieningen. Die wordt in 2018 in beeld gebracht en zal leiden tot een pakket aan maatregelen vanaf 2019. In 2018 wordt hiervoor reeds via proeftuinen ervaring opgedaan. Het gaat daarbij ook om voldoende aanbod van stallingsvoorzieningen voor de fiets en de auto, waarvoor de capaciteitsonderzoeken eveneens in 2018 worden afgerond. Tot slot is ook van belang dat de bereikbaarheid met de fiets en per voet in orde is.



In de afgelopen jaren zijn uitbreidingen van het fietsparkeren bij de OV-haltes (trein, metro, tram en bus) gerealiseerd met klemmen die voldoen aan Fietsparkeur, vaak ook overdekt. ProRail zal met cofinanciering van de MRDH tot 2020 in ieder geval 3.000 fietsparkeerplaatsen realiseren bij NS-stations in de Rotterdamse regio. De gemeente Rotterdam stelt voor om 2.700 daarvan aan de noordzijde van Rotterdam CS (Provenierssingel) in 2018/2019 te realiseren.

In de regio Haaglanden betreft het grote fietsenstallingen bij de spoorwegstations Den Haag CS, Den Haag HS en Delft CS. Behalve deze geplande uitbreidingen zal ProRail de komende jaren circa 1.500 extra fietsenstallingen bij andere NS-stations met cofinanciering van de MRDH uitvoeren.

6.3 Verkeersveiligheid

De MRDH stimuleert en subsidieert regiegemeenten en organisaties om educatie- en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen te treffen voor de (kwetsbare) doelgroepen: fietsers, jonge/beginnende bestuurders en oudere verkeersdeelnemers. Gedragsmaatregelen verkeersveiligheid kunnen voor 50% worden gesubsidieerd. Voor verkeerseducatie in het basis onderwijs kunnen scholen via en ten laste van de MRDH gebruik maken van een verkeersleerkracht. Voor het voortgezet onderwijs kan gebruik worden gemaakt van Totally Traffic en van de dodehoek-lessen.

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

6.4 Duurzame mobiliteit

De MRDH heeft onderzocht hoe de ambitie uit de UAB om 30% CO₂ uitstoot te reduceren bereikt kan worden. In 2018 wordt hiervoor samen met de gemeenten een actieagenda opgesteld en wordt de ambitie onderdeel van de Korte Termijn Aanpak 2019-2021, welke samen met het Rijk wordt opgesteld. Aan de hand daarvan kan worden bepaald of vanuit het IPVa een bijdrage geleverd moet worden.

7. Slimme bereikbaarheidsmaatregelen

Van eind 2011 tot en met 2017 is de gehele regio het programma Beter Benutten van kracht geweest. Dit programma is uitgevoerd in samenwerking tussen de MRDH, het ministerie van IenW en het bedrijfsleven: een programma om de economie en de concurrentiekracht van Nederland duurzaam te versterken.

De praktische uitvoering van maatregelen is belegd bij twee uitvoeringsorganisaties: de [Verkeersonderneming](#) en [Bereikbaar Haaglanden](#).

In februari 2017 zijn intenties opgesteld om deze gezamenlijke aanpak te borgen en toe te werken naar een pakket van slimme bereikbaarheidsmaatregelen voor de jaren 2018-2021.

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). In het stedelijk gebied blijven de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor het vrachtverkeer gewaarborgd.

De landelijke ambitie is om de filedruk tot 2021 niet te laten toenemen en tegelijkertijd om de uitstoot van CO₂ te verminderen.

De partijen die bij Beter Benutten betrokken zijn, onderschrijven allen het nut om de gezamenlijke aanpak in 2018 en verdere jaren te borgen. Hiertoe vinden verkenningen plaats onder de noemer “Verankering Beter Benutten”. Hierin wordt onderzocht welke (gedrags-)maatregelen effectief zijn, welke samenwerkingsverbanden tot goede resultaten leiden, verkenning naar bundeling van de uitvoeringsorganisaties, en op welke wijze projecten gefinancierd kunnen worden. De resultaten van de verankering-sessies zullen in de loop van 2018 leiden tot voorstellen aan de betrokken partners: het ministerie van IenW/RWS, de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Den Haag en Rotterdam, de MRDH, VNO-NCW en het Havenbedrijf Rotterdam.

8. Programma's

De meeste projecten van Beter Benutten Vervolg (Stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam) zijn of worden in 2018 grotendeels afgerond. Slechts het deelprogramma Intelligente Transport Systemen loopt nog door in 2019 en 2020.

Ook de openbaar vervoerprogramma's Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer en Netwerk RandstadRail worden in 2018 of 2019 afgerond: de financiële afwikkeling is meegenomen in de begroting 2019.

Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland (voorheen Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding)

Rijkswaterstaat legt de Blankenburgverbinding aan: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg. 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. Deze bijdragen zijn opgenomen in de projectenlijst kleine en grote projecten.

Bijlagen

Bijlage A1: Grote projecten

Bijlage A2: Lopende subsidies kleine projecten

Bijlage A3: Aanmeldingen kleine projecten

Bijlage A4: In 2017 opgeleverde/afgeronde projecten

Bijlage B: Projecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

Bijlage C: Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland

Bijlage D: Afkortingenlijst

Bijlage A1 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. 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 soms beperkt is;
- de investeringen zijn vaak gelabeld aan één gemeente of partij, maar het belang is regionaal;
- door het bij elkaar plaatsen van de grote projecten worden de (financiële) consequenties duidelijker.

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

Proj nr.	Projectnaam	Aanvrager	Cat.	Subsidie	Al betaald	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	NRR (Netw erk RandstadRail)-projecten	MRDH	OV	PM		PM	PM						
	AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer)-projecten	MRDH	OV	PM		PM	PM						
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-w ijk (Aanleg Lijn 19)		OV	53.521.000	41.250.390	3.209.909	3.335.000	5.725.702					
10TDG999	Aanlanding Erasmuslijn bij station Den Haag CS (HSE)		OV	45.449.730	33.072.015	12.377.715							
16OZO0027	Vervoersknooppunt Bleizo	Zoetermeer	OV	56.980.000	31.500.000	25.480.000							
16ONS0037	Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)	NS stations	OV	7.713.000	1.928.250	2.892.375	2.892.375						
17ODH0299	Busplatform Den Haag Centraal (BBV)	Den Haag	OV	6.699.000		6.699.000							
SRREO03053	Systeemsprong Sneltramtraject	RET	OV	13.730.000	5.000.000	8.730.000							
	Hoekse Lijn (*)	Rotterdam	OV	376.300.000	264.854.484	41.506.000	48.754.515	21.185.001					
	Garantie Hoekse Lijn		OV	12.500.000				12.500.000					
	Hoekse Lijn - eigen kosten MRDH		OV	10.828.500		4.331.400	4.331.400	2.165.700					
02ADG001	Rotterdamsebaan	Den Haag	VMWS	424.931.458	115.500.404	95.228.098	67.604.075	43.979.647	27.060.418		75.558.816		
10APP001	Komkommerw eg fase 1	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	5.454.987	3.011.757	2.443.230							
12AMD001	Hooipolderw eg	Midden-Delfland	VMWS	13.966.030	6.983.015		6.983.015						
13APP001	Oostelijke Randw eg fase 2	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	5.000.000	3.750.000	1.250.000							
14APP001	Komkommerw eg fase 2	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	7.997.178	5.997.884	1.999.295							
16WVL0052	Spoorkruising Marathonw eg	Vlaardingen	VMWS	5.450.000	4.897.797	552.203							
16WVL0053	Verbetering knooppunt Vijfsluizen	Vlaardingen	VMWS	7.757.500	500.000	7.257.500							
HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	Hellevoetsluis	VMWS	5.450.000	4.360.000		1.090.000						
17FDH0226	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	Den Haag	FKM	8.888.500	4.444.250		4.444.250						
	P+R locaties (BBV)	Den Haag	FKM	7.079.700		2.058.000	2.510.850	2.510.850					
	Beveiliging metro	MRDH	OV	19.500.000	17.100.000	1.000.000	700.000	700.000					
	Stadstram	MRDH	OV	13.720.600	11.837.000	1.883.600							
	Brandveiligheid metrostations	MRDH	OV	12.000.000	10.000.000	2.000.000							
	Tramlijn 1	MRDH	OV	14.500.000	500.000	1.000.000	4.000.000	5.000.000	4.000.000				
	Frequentieverhoging E-lijn	MRDH	OV	3.500.000			1.000.000	1.500.000	1.000.000				
	Samenloop RandstadRail	MRDH	OV	10.000.000			2.000.000	3.000.000	3.000.000	2.000.000			
	Hart van Zuid	Rotterdam	OV	12.000.000			6.000.000	6.000.000					
	Bedieningsovereenkomst station Bleizo	NS	OV	5.500.000			5.500.000						
	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		
	Nieuw Reijerw aard	GR Nieuw Reijerw aard	VMWS	5.250.000			2.625.000	2.625.000					
	H6-w eg	Rotterdam	VMWS	8.600.000		4.300.000	4.300.000						
	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&M)	Rijsw ijk	VMWS	27.613.497		2.158.952				25.454.545			
	Kw aliteitsprogramma Nieuw Waterland (ex aanmeldingen/beschikkingen)	MRDH	VMWS	22.745.455				10.000.000	10.000.000	2.745.455			
	Fietstunnel station Delft Zuid	Delft	FKM	7.400.000				7.400.000					
	(*) = inclusief toekomstige prijspeilcorrecties			1.276.901.341	566.487.245	228.357.276	170.570.480	126.791.900	65.535.624	30.200.000	88.958.816	0	0

Bijlage A2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten.

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.	04-01-2018	beschikking	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020
Albrandswaard	16FAL0102	Fietsvoorziening Dorpsdijk - route 476	FKM	24.000	03-10-2016	24.000	24.000	
Albrandswaard	16FAL0111	Fietsvoorziening Tijsjesdijk - route 11	FKM	44.500	31-01-2017	44.500	44.500	
Albrandswaard	17VAD0292	Afwaardering Albrandswaardseweg	VV	43.500	04-12-2017	21.750	21.750	
Totaal Albrandswaard				112.000				
Barendrecht	16FBA0019	Herinrichting zijkant station Barendrecht	FKM	447.500		223.750	223.750	
Barendrecht	17WBA0201	Openstelling onderdoorgang A29 deel 2 (RTD-BBV-029)	VMWS	655.000	02-09-2016	327.500	327.500	
Barendrecht	17WBA0228	Openstelling onderdoorgang A29 deel 3 Barendrechtseweg (RTD-BBV-029)	VMWS	967.000	16-10-2017	483.500	483.500	
Barendrecht	17FBA0288	Plaatsing fietsvoorzieningen OV-verbinding Carnisselande Barendrecht naar Rotterdam	FKM	61.500	11-12-2017	30.750	30.750	
Barendrecht	17EBA0298	Verkeerseducatie Barendrecht 2017	VV	18.500	20-12-2017	18.500		
Barendrecht	17FBA0291	Snelfietsroute F16 Bedrijventerrein oost	FKM	250.000	23-01-2018	125.000	125.000	
Totaal Barendrecht				2.399.500				
Brielle	BIBIV3082	30 km/h -zone Anna Hoevestraat	VV	7.500	20-06-2016	7.500		
Brielle	17EBR0213	risico's van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer (Totally Traffic)	VV	3.000	07-08-2017	3.000	3.000	
Totaal Brielle				10.500				
Capelle aan den IJssel	16KCA0120	Fietsstalling metrohalte Capelle Centrum	FKM	25.500	23-02-2017	25.500		
Capelle aan den IJssel	17VCA0224	Uniforme voorrangregeling fietsers op rotondes	VV	138.500	25-09-2017	69.250	69.250	
Totaal Capelle aan den IJssel				164.000				

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	04-01-2018	beschikking	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020
Delft	14FDT001	Uitbreiden fietsenstalling Coenderpark	FKM	2.268.908	10-09-2014	2.268.908		
Delft	15MDT001	DVM ZuidMeugel Verkeerscentrales Delft	VMWS	331.900	26-08-2015	331.900		
Delft	16VDE0153	Herinrichting Julianalaan (westzijde)	VW	39.000	10-02-2017	39.000		
Delft	16ODE0163	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	3.062.111	21-06-2017	1.531.056		1.531.056
Delft	16FDE0145	Asfalteren fietsoversteek kruispunt Westlandseweg – Beatrixlaan (BBV)	FKM	29.050	20-01-2017	29.050		
Delft	17FDE0230	Fietspad Martinus Nijhofflaan	FKM	65.000	16-08-2017	65.000		
Delft	17VDE0257	Kruising St. Jorisweg / Bonairestraat	VW	9.825	06-09-2017	9.825		
Delft	17FDE0227	3e ondergrondse fietsenstalling CS	FKM	1.913.500	20-09-2017	382.667	765.416	765.417
Delft	17VDE0256	Fietskruising Koepoortbrug / Oostsingel	VW	24.000	25-09-2017	24.000		
Delft	17WDE0272	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's	VMWS	272.000	10-10-2017	136.000	136.000	
Delft	17WDE0316	Uitbreiding opstelvakken Schoemakerstraat	VMWS	76.000	23-01-2018	38.000	38.000	
Totaal Delft				8.091.294				
Den Haag	12MDG004	DVM ZuidMeugel maatregel 27a1, 27d en 27e	VMWS	1.025.242	26-04-2013	1.025.242		
Den Haag	14FDG006	Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren	FKM	2.450.000	08-10-2014	1.225.000		1.225.000
Den Haag	15FDG006	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a)	FKM	1.213.695	20-04-2015		1.213.695	
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	2.336.134	18-05-2016	1.168.067		1.168.067
Den Haag	16FDH0023	Fietsvoorzieningen Zuiderparklaan	FKM	682.847	30-06-2016	682.847		
Den Haag	16FDH0033	Toeidend fietspad fietsviaduct A4 - Westmietweg	FKM	250.000	04-08-2016	250.000		
Den Haag	16FDH0108	Fietsvoorzieningen Bankastraat	FKM	228.893	20-12-2016	228.893		
Den Haag	16FDH0115	Verbeteren fiets sterroute Scheveningen	FKM	1.571.061	07-12-2016	785.531	785.531	
Den Haag	16EDH0069	Veilig leren Fietsen 2016 en 2017	VW	50.000	08-11-2016	50.000		
Den Haag	16EDH0072	Verkeersparcours 2016 en 2017	VW	20.250	28-09-2016	20.250		
Den Haag	16KDH0004	Knooppuntontwikkeling DH-CS fietsparkeren Koninging Julianaplein (BB1)	FKM	962.198	21-09-2016	962.198		
Den Haag	16MDH0034	DVM Verkeerscentrales Den Haag	VMWS	1.147.202	10-08-2016	1.147.202		
Den Haag	16KDH0129	Handhaven fietsdepot 2016	FKM	100.000	16-11-2016	100.000		
Den Haag	16VDH0162	Kwaliteit Fietspad 2015 Cluster Noordweg - tussen de Kwaklaan en de Leyweg- d	FKM	103.639	12-06-2017	103.639		
Den Haag	16VDH0165	Schoolomgevingen Den Haag 2016/2017	VW	106.500	06-02-2017	106.500		
Den Haag	17WDH0190	Verbreiding toerit knooppunt Ypenburg van Laan van Delfmiet naar A4R (HGL-BBV-d	VMWS	541.500	20-04-2017	541.500		
Den Haag	17EDH0216	Biking2skool 2017	VW	35.000	08-09-2017	35.000		
Den Haag	17EDH0266	Voorlichting jonge bestuurders tussen 12 en 25 jaar	VW	6.700	14-11-2017	6.700		
Den Haag	17VDH0294	Schoolomgevingen Den Haag 2017	VW	69.500	29-01-2018	34.750	34.750	
Totaal Den Haag				12.900.360				
Hellevoetsluis	16VHE0172	30 km/uur-zone Bloemen en Plantenbuurt	VW	18.750	08-02-2017	18.750		
Hellevoetsluis	16EHE0124	Verkeerseducatie Hellevoetsluis 2016	VW	6.250	22-12-2016	6.250		
Hellevoetsluis	17VHE0253	subsidie 30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt	VW	11.500	04-12-2017	11.500		
Totaal Hellevoetsluis				36.500				
Krimpen a/d IJssel	KYKYD03047	Optimaliseren Algeracorridor, monitoring (BB46)	VMWS	27.500	26-10-2015	27.500		
Krimpen a/d IJssel	KYKYV03037	Fietspad en verkeerseducatie Krimpenewaard College	VW	191.000	15-08-2015	191.000		
Totaal Krimpen a/d IJssel				218.500				
Lansingerland	LALAF02380	Regionale fietsroute 7 LALAF02380	FKM	46.100	31-01-2011	46.100		
Lansingerland	LALAF02611	Fietspad Kasteel-Rodenrijs (sfr) LALAF02611	FKM	438.000	31-12-2012	438.000		
Lansingerland	LALAV03071	30km/u-zone Pastoor Verburghweg/Noordersingel	VW	31.500	22-12-2015	31.500		
Totaal Lansingerland				515.600				

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	04-01-2018	beschikking	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020
Leidschendam-Voorburg	16VLV0135	Reconstructie Kolfshotenlaan / Veurs college	VW	150.000	23-02-2017	150.000		
Leidschendam-Voorburg	16MLV0012	DVM ZuidMeugel Verkeerscentrales Leidschendam-Voorburg (BB27f)	VMWS	166.370	02-05-2016	166.370		
Leidschendam-Voorburg	16VLV0150	Duurzaam Veilig bij herinrichten Rembrandtlaan	VMWS	23.250	17-01-2017	23.250		
Leidschendam-Voorburg	16FLV0167	Fietsenstalling Randstadrail station Leidschendam-Voorburg	FKM	122.750	21-04-2017	122.750		
Leidschendam-Voorburg	17FLV0243	Sterroute Voorburg/CBS	FKM	175.042	06-09-2017	175.042		
Leidschendam-Voorburg	17VLV0331	Herinrichting Nieuwstraat	VW	75.000	30-01-2018	75.000		
Leidschendam-Voorburg	17KL0301	Oversteekplaats Parkweg-Franse Kerkstraat	VW	23.751	05-02-2018	23.751		
Totaal Leidschendam-Voorburg				736.162				
Maassluis	17EMA0232	Verkeerseducatie 2017	VW	7.500	08-09-2017	7.500		
Maassluis	17PMA0235	P+R halte Steendijkpolder en Maassluis West (RTD-BBV-023)	FKM	503.500	15-06-2017	251.750	251.750	
Maassluis	17KMA0236	Fietsstalling halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM	102.000	15-06-2017	51.000	51.000	
Totaal Maassluis				613.000				
Midden-Delfland	13FMD001	Fietsenstalling busstation Maasland	FKM	60.000	11-12-2013	60.000		
Midden-Delfland	15FMD002	Fietsstraat Beresteyn	FKM	92.500	16-01-2016	92.500		
Midden-Delfland	16MMD0014	DVM ZuidMeugel Verkeerscentrales Midden-Delfland (BB27f)	VMWS	24.812	02-05-2016	24.812		
Totaal Midden-Delfland				177.312				
Nissewaard	16FNI0127	Brug over de sluis bij Spijkenisserbrug (RTD-BBV-037)	FKM	414.000	15-11-2016	207.000	207.000	
Totaal Nissewaard				414.000				
Pijnacker-Nootdorp	14FPP005	30 km-zone Pijnacker-Noord	FKM	375.000	24-09-2014	375.000		
Pijnacker-Nootdorp	15VPP002	30km/u-zone Pijnacker-Noord, Heesterbuurt	VW	90.000	13-10-2015	90.000		
Pijnacker-Nootdorp	15VPP003	Bordbusters "De scholen zijn weer begonnen" 2016 en 2017	VW	1.640	vaststelling	1.640		
Pijnacker-Nootdorp	16MPN0036	DVM ZuidMeugel Verkeerscentrales Pijnacker-Nootdorp	VMWS	33.277	05-09-2016	33.277		
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0025	Fietsproject Ruyven - Zuidpolder	FKM	381.250	13-10-2016	381.250		
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0017	Fietspad Virulypad F227.5	FKM	420.500	31-03-2017	420.500		
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0105	Fietspad Laan van Nootdorp-Sportparkweg	FKM	49.270	08-12-2016	49.270		
Pijnacker-Nootdorp	17VPN0247	30 km/u-zone Berken-en Bomenbuurt	VW	110.279	04-09-2017	110.279		
Pijnacker-Nootdorp	17FPN0271	Fietspad Verlengde Hoogseweg (HGL-BBV-006)	FKM	544.683	28-11-2017	272.342	272.342	
Pijnacker-Nootdorp	17FPN0285	Verkeersveiligheidsmaatregelen Pijnacker-Nootdorp	VW	30.000	23-01-2018	30.000		
Totaal Pijnacker-Nootdorp				2.035.899				
Ridderkerk	17ERI0278	Verkeerseducatie Ridderkerk 2017	FKM	6.500	09-10-2017	6.500		
Totaal Ridderkerk				6.500				
Rijswijk	15FRK002	Fietsstraat Populierlaan	FKM	198.773	08-10-2015	198.773		
Rijswijk	15MRK001	DVM ZuidMeugel Wegkantsystemen: optimalisatie VRI's deel 2 (BB27a3)	VMWS	164.295	31-03-2016	164.295		
Rijswijk	15TRK001	Verbeteren trambeïnvloeding Rijswijk BB23c2	OV	361.457	19-04-2016	361.457		
Rijswijk	15FRK003	Fietsroute langs de Vliet - Jaagpad / Huis te Hoornkade tot Pasgeld	FKM	207.000	vaststelling	207.000		
Rijswijk	16VRK0079	Veilige schoolomgeving 2016-2017	VW	46.000	28-09-2016	46.000		
Rijswijk	16VRK0117	Verkeersveiligheid Laan van Oversteen/ Laan van Zuidhoorn	VW	20.000	vaststelling	20.000		
Rijswijk	16MRK0026	DVM ZuidMeugel Verkeerscentrales Rijswijk (BB27f)	VMWS	155.186	02-05-2016	155.186		
Rijswijk	16VRK0155	VRI Beatrixlaan (BB27a3)	VMWS	19.500	vaststelling	19.500		
Rijswijk	17VRK0260	Verkeersveiligheid Generaal Spoorlaan	VW	300.000	01-11-2017	150.000	150.000	
Rijswijk	17FRK0198	Delftweg (BBV)	VW	1.931.000	31-01-2018	965.500	965.500	
Totaal Rijswijk				3.403.211				

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	04-01-2018	beschikking	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020
Rotterdam	16FRO0100	Fietspad Grote Stern - route 07	FKM	164.277	16-11-2016	164.277		
Rotterdam	16FRO0171	Verbeteren fietsverbinding Centrumas (RTD-BBV-006)	FKM	649.000	17-03-2017	324.500	324.500	
Rotterdam	16KRO0008	Fietsparkeren Wilhelminaplein (QWRV)	FKM	11.750	04-03-2016	11.750		
Rotterdam	16KRO0065	Plaatsen van fietsvoorzieningen bij OV Halte Coolhaven	FKM	62.500	10-02-2017	62.500		
Rotterdam	16KRO0121	Fietsvoorzieningen Goudse Rijkweg - Vietlaan route 08	FKM	100.500	22-12-2016	100.500		
Rotterdam	16ORO0073	OV- knooppunt Blaak (RTD-BBV-032)	OV	218.000	21-09-2016	218.000		
Rotterdam	16VRO0128	Blackspot Groene Kruisweg - Laning	WV	104.500	22-12-2016	104.500		
Rotterdam	16VRO0130	Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat	WV	101.500	22-12-2016	101.500		
Rotterdam	16VRO0131	Blackspot Matlingeweg - Galateestraat	WV	651.500	06-02-2017	651.500		
Rotterdam	16VRO0132	Blackspot Rosestraat-Vuurplaat	WV	138.750	10-01-2017	138.750		
Rotterdam	16VRO0133	Blackspot Colosseumweg - Beukendaal	WV	70.250	10-01-2017	70.250		
Rotterdam	17KRO0199	Fietsrommels 2017	FKM	86.500	17-05-2017		86.500	
Rotterdam	17ORO0192	Aanleg bushaltes Hoek van Holland Strandweg en badweg	OV	168.000	06-06-2017		168.000	
Rotterdam	17FRO0211	Fietspad Proveniersplein - Stationssingel route 426	FKM	118.500	20-09-2017		118.500	
Rotterdam	17VRO0215	Blackspot Schiedamseweg - Grote Visserijstraat	WV	135.500	10-08-2017		135.500	
Rotterdam	17PRO0252	Uitbreiden en verplaatsen P&R Hoek van Holland Haven	FKM	992.000	20-09-2017		992.000	
Rotterdam	17ERO0254	Verkeerseducatie Rotterdam 2017	WV	75.000	29-08-2017		75.000	
Rotterdam	17FRO0263	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Oosterflank (RTD-BBV-019)	FKM	46.500	10-10-2017		46.500	
Rotterdam	17FRO0265	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Schenkel (RTD-BBV-019)	FKM	86.000	10-10-2017		86.000	
Rotterdam	17KRO0267	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Graskruid (RTD-BBV-019)	FKM	60.000	10-10-2017		60.000	
Rotterdam	17KRO0268	Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Slinge (RTD-BBV-019)	FKM	76.000	10-10-2017		76.000	
Rotterdam	17KRO0269	Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Prinsenlaan (RTD-BBV-019)	FKM	61.000	10-10-2017		61.000	
Rotterdam	17KRO0270	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Tussenwater (RTD-BBV-019)	FKM	192.500	25-10-2017		192.500	
Rotterdam	17FRO0290	Fietsvoorziening bij openbaar vervoer halte Blijdorp (BBV)	FKM	42.700	28-11-2017		42.700	
Rotterdam	17FRO0295	Centrumas fase 2 (RTD-BBV-006)	FKM	920.000	24-01-2018		920.000	
Rotterdam	17VRO0306	Blackspot Gordelweg	WV	48.500	29-01-2018		48.500	
Rotterdam	17VRO0307	Blackspot Rooseveltweg-MLKingweg rotonde	WV	78.000	23-01-2018		78.000	
Rotterdam	17FRO0310	Fietsparkeren OV-haltes	FKM	74.000	21-12-2017	37.000	37.000	
Rotterdam	17FRO0312	Fietsparkeren OV-haltes	FKM	20.000	21-12-2017	20.000		
Rotterdam	17FRO0313	Plaatsing twee steigers watertaxi Rotterdam	FKM	52.000	10-01-2018	26.000	26.000	
Rotterdam	RDRDF03067	Fietspaden Brielselaan (RTD- BBV -017)	FKM	650.000	vaststelling	650.000		
Rotterdam	RDRDC02848	P+R bewegwijz. op A- en N-wegen (QWRV) (herz) RDRD	VMWS	377.700	12-09-2014	377.700		
Rotterdam	RDRDF02750	Fietspad Volgerweg RDRDF02750	FKM	178.000	vaststelling	178.000		
Rotterdam	RDRDV02391	30 km Groenenhagen RDRDV02391	WV	37.500	02-08-2011	37.500		
Rotterdam	RDRDV02517	Blackspot Spinozaweg-Smeetslandseweg DRDV02517	WV	54.250	28-12-2011	54.250		
Rotterdam	RDRDV03024	BS Pascallweg-Catullusweg RDRDV03024	WV	49.000	18-05-2015	49.000		
Rotterdam	RDRDV03057	Sanering Blackspot Kreekhuisenlaan - Grote Kreek/ Reyerdijk	WV	563.000	22-12-2015	563.000		
Rotterdam	RDRDV03062	Blackspot Schiekade-Teilingerstraat	WV	27.250	22-12-2015	27.250		
Rotterdam	RDRDV03061	Blackspot Zuiderparkweg - Slinge	WV	16.000	21-03-2016	16.000		
Rotterdam	RDRDW02618	Ontsluiting Nesselande 4e fase RDRDW02618	VMWS	500.000	21-12-2016	500.000		
Totaal Rotterdam				8.057.927				

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	04-01-2018	beschikking	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020
Schiedam	SCSCV01462	Fietspad Nieuw Mathenesestraat SCSCV01462	WV	857.000	vaststelling	857.000		
Schiedam	SCSCH03070	Haltetoegankelijkheid Schiedam 2015	OV	10.000	11-05-2016	10.000		
Schiedam	SCSCC02610	P+R Schieveste	FKM	2.632.500		2.632.500		
Schiedam	SCSCC03029	P+R Schieveste	FKM	450.000		450.000		
Schiedam	16FSC0090	Fietspad Poldervaartroute viaduct Hoekselij	FKM	816.000	21-02-2017	816.000		
Schiedam	16FSC0122	Asfalteren fietspad s' Gravelandseweg zuid - route 414	FKM	116.000	22-12-2016	116.000		
Schiedam	17FSC0212	Reconstructie fietspad Westfranklandsedijk (BBV RTD 041)	FKM	281.500	06-06-2017		281.500	
Schiedam	17WSC0188	Aanlegsteigers watertaxi Schiedam (RTD-BBV-040)	OV	210.500	17-05-2017		210.500	
Schiedam	17VSC0217	Rotonde Laan van Bol's - Van Beethovenlaan	WV	282.000	07-08-2017		282.000	
Schiedam	17FSC0296	Fietspad Beatrixlaan - route 412	FKM	199.000	23-01-2018	99.500	99.500	
Schiedam	17VSC0304	Blackspot Nieuwe Damlaan - Mgr Nolenslaan	WV	83.000	10-01-2018		83.000	
Totaal Schiedam				5.937.500				
Vlaardingen	VLVLF03075	Fietsverbinding Vulcaanweg (RTD-BBV-036)	FKM	1.352.480	08-02-2017	1.352.480		
Vlaardingen	16WWL0053	Verbetering knooppunt Vijfsluizen (RTD-BBV-018)	VMWS	819.253	21-09-2016	819.253		
Totaal Vlaardingen				819.253				
Wassenaar	14VWR003	Rijnlandroute, aansluiting Maaldrift	WV	750.000	vaststelling	750.000		
Wassenaar	16VWA0064	Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	337.500	22-11-2016		337.500	
Wassenaar	16FWA0063	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	187.500	13-09-2016		187.500	
Wassenaar	16FWA0040	Fietsmaatregelen centrum	FKM	75.000	vaststelling		75.000	
Wassenaar	16MWA0042	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Wassenaar BB27f	VMWS	32.059	05-09-2016	32.059		
Totaal Wassenaar				1.382.059				
Westland	15MWD001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Westland (BB27f)	VMWS	34.649	31-03-2016	34.649		
Westland	16VWE0164	Kleine verkeersaanpassingen centrum Kwintsheul	WV	22.000	vaststelling	22.000		
Westland	16VWE0174	School-thuisroute fase 3 T-splitsing Groenpad/Poeldijkseweg	WV	16.321	vaststelling	16.321		
Westland	17FWE0195	Fietspad Groene Schakel woonrijp maken	FKM	34.185	06-06-2017	34.185		
Westland	17FWE0251	Snelfietspad Kerkstraat en de Heulweg (BBV)	FKM	293.118	08-08-2017	293.118		
Westland	17EWE0231	School-thuisroute Arckelweg	WV	223.083	29-08-2017	223.083		
Westland	17VWE0238	Aanpassen Middenweg Boomawatering	WV	315.445	08-09-2017	315.445		
Westland	17FWE0273	Fietsvoorzieningen Lange Kruisweg	FKM	465.908	04-09-2017	232.954	232.954	
Westland	17VWE0275	School-thuisroute 3e fase fietsvoorz. Hoogwerf te Naaldwijk	WV	83.500	10-11-2017	83.500		
Westland	17VWE0225	School-thuisroute fase 3 - Burgemeester Cramerlaan/ Veilingweg	WV	12.915	vaststelling	12.915		
Westland	17FWE0195	Fietspad Groene Schakel woonrijp maken	FKM	34.185	06-06-2017	34.185		
Westland	17VWE0234	N223-Noordlierweg/Oostbuurtseweg, incl. verbreding Noordlierweg	VMWS	315.000	20-09-2017	315.000		
Totaal Westland				1.850.309				
Westvoorne	WWWVE02834	Verkeersleerkracht Westvoorne WWWVE02834	WV	6.500	04-08-2014	6.500		
Westvoorne	17VWV0284	30km/u-zone dorpscentrum Oostvoorne	WV	15.000	04-12-2017		15.000	
Totaal Westvoorne				21.500				

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	04-01-2018	beschikking	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020
Zoetermeer	15TZR001	Geluidsmaatregelen Oosterheemlijn	OV	2.000.000	vaststelling	2.000.000		
Zoetermeer	16EZO0051	Praktische fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2016/2017	VW	21.118	vaststelling	21.118		
Zoetermeer	16VZO0075	Kruising Kadelaan / Zijdewerf	VW	285.000	vaststelling	285.000		
Zoetermeer	16FZO0050	Nachtnet Fiets	FKM	230.013	10-01-2017	230.013		
Zoetermeer	16VZO0125	Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan	VW	176.592	10-01-2017	176.592		
Zoetermeer	16MZO0035	DVM Zuidleugel Verkeerscentrales Zoetermeer	VMWS	255.215	16-08-2016	255.215		
Zoetermeer	17VZO0197	Kruising Van Aalstlaan, Dumeelaan, Gaardedreef, Van Aalstlaan	VMWS	337.500	15-03-2017	337.500		
Zoetermeer	17MZO0264	Aanpassen fietspaden rotonde Van Stolberglaan/ Paltelaan	VW	100.000	29-08-2017	100.000		
Zoetermeer	17VZO0206	Verhoogde fiets en voetgangersoversteken (attentieverhoging)	VW	66.920	13-09-2017	66.920		
Zoetermeer	17EZO0245	Fietslessen groepen 4 en 6 basisscholen 2017/2018	VW	21.193	08-09-2017	21.193		
Zoetermeer	17FZO0262	Inrichten schoolzones	VW	100.000	11-09-2017	100.000		
Zoetermeer	17VZO0261	Reconstructie schoolomgeving Annie M.G. Schmidtschool aan de Nesciohove	VW	100.000	18-09-2017	100.000		
Zoetermeer	17OZO0218	RandstadRailhalte Stadhuis	OV	1.753.000	25-10-2017		1.753.000	
Zoetermeer	17FZO0281	Snelfietsroute Midden-Delfland-Delft-Pijnacker-Zoetermeer HGL-BBV-006/1	FKM	668.000	07-02-2018	668.000		
Zoetermeer	17FZO0286	Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat)	FKM	37.500	18-12-2017	37.500		
Zoetermeer	17FZO0287	Rondje Meerpolder	FKM	125.000	18-12-2017		125.000	
Zoetermeer	17WZO0305	Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg)	VMWS	300.000	20-12-2017		300.000	
Zoetermeer	17FZO0321	1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden	FKM	47.000	18-12-2017	47.000		
Zoetermeer	17FZO0336	Afronden project bromfietzers op de rijbaan	FKM	24.500	29-01-2018	24.500		
Totaal Zoetermeer				6.648.551				
Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten				56.045.912		38.776.965	14.003.387	4.689.540
Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	04-01-2018	beschikking	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020
De Verkeersonderneming	SRVOF03052	Vorbereidingskosten netwerkversterkingen (BBV)	VMWS	1.212.777	01-10-2015	1.212.777		
De Verkeersonderneming	SRVOD02818	ITS Rotterdam (BB41) SRVOD02818	VMWS	696.500	01-10-2015	696.500		
De Verkeersonderneming	SRVOX03007	Aanpak bezoeken 2015-2017 (2015) (BBV)	VMWS	345.000	02-06-2015	345.000		
De Verkeersonderneming	17VVO0237	HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV)	VMWS	241.300	29-11-2017	241.300		
De Verkeersonderneming	16MML0055	Campagne Filedier 2015-2017 (2016/2017) (BBV)	VMWS	35.000	23-09-2016	35.000		
De Verkeersonderneming	16MVO0058	Gebiedsaanpak Wonen en werken 2015-2017 (2016) (BBV)	VMWS	500.000	21-09-2016	500.000		
De Verkeersonderneming	16MVO0059	Systeemsturing en ITS (BBV)	VMWS	421.500	16-09-2016	421.500		
De Verkeersonderneming	16MVO0119	Beïnvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014)	VMWS	40.000	13-10-2016	40.000		
De Verkeersonderneming	16MVO0060	Moving Traffic A20 deelprj. onderz./ analyse (RTD-BBV-027)	VMWS	75.625	23-09-2016	75.625		
De Verkeersonderneming	16DVO0148	PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling	VMWS	662.500	28-12-2016	662.500		
De Verkeersonderneming	16MVO0143	Stimuleren rijgedrag stakeholders en doelgroepen RTD-BBV-031	VMWS	107.500	28-12-2016	107.500		
De Verkeersonderneming	SRVOX02675	Werknemersaanpak (BB) SRVOX02675	VMWS	682.000	21-05-2013	682.000		
De Verkeersonderneming	17MVO0176	Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (2017) (RTD-BBV-003)	VMWS	1.949.174	08-03-2017	1.949.174		
De Verkeersonderneming	16DMR0068	ITS BBV verkeersonderneming HGL-SGH-020	VMWS	38.975		38.975		
De Verkeersonderneming	17WVO0175	Logistiek 2016 (RTD-BBV-008)	VMWS	130.000	08-03-2017	130.000		
Totaal De Verkeersonderneming				7.137.851				
Havenbedrijf Rotterdam	HBHBO03060	Ponton Willemsbrug	OV	800.000	17-02-2016	800.000		
Havenbedrijf Rotterdam	16FHA0142	Fietsmaatregelen havengebied (RTD-BBV-021)	OV	510.813	22-12-2016	510.813		
Havenbedrijf Rotterdam	16WHA0067	Ombouw kruispunt N218	VMWS	1.150.000	21-09-2016	1.150.000		
Havenbedrijf Rotterdam	16OHA0178	Fietsvoetverbinding Schiedam-Heijplaat (RTD-BBV-007)	OV	78.750	17-05-2017	78.750		
Havenbedrijf Rotterdam	16OHA0187	CV en OV maasvlakte en Europoort (RTD-BBV-024)	OV	1.301.750	17-05-2017	1.301.750		
Havenbedrijf Rotterdam	17OHA0186	COV Waal-Eemhaven en Botlek (RTD-BBV-039)	OV	408.500	17-05-2017	408.500		
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				4.249.813				

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	04-01-2018	beschikking	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020
HTM Exploitatie	14TSH005	beschikking Valkenbosbrug	OV	375.000		375.000		
HTM Exploitatie	14TSH007	Inspectiecertificaat tramtunnel Grote Marktstraat	OV	18.125		18.125		
HTM exploitatie	14TSH008	test- en proefbedrijf lijn 9 Vrederust Madurodam	OV	69.085		69.085		
HTM exploitatie	14TSH008	Stootblok herinrichting Zuiderpark	OV	13.250		13.250		
HTM exploitatie	14TSH013	Testbedrijf VOHL	OV	31.370		31.370		
HTM exploitatie	16OMR0061	Projectmanagement AROV	OV	398.901		398.901		
HTM exploitatie	16OMR0062	Projectmanagement NRR	OV	168.025		168.025		
Totaal HTM exploitatie				1.073.756				
ProRail	SRSRP02593	Fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten (3e t	FKM	277.000	13-08-2012	277.000		
ProRail	SRSRP02807	Fietsparkeervoorz. bij OV knooppunt (4e tranche) S	FKM	374.500	27-11-2014	374.500		
ProRail	10FDN001	Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen NS stations 2010	FKM	103.737	21-03-2011	103.737		
ProRail	14FDN001	Uitbreiding fietsenstalling tranche III	FKM	167.250	29-08-2016	167.250		
ProRail	16KPR0047	Fietsparkeren NS Laan van NOI	FKM	505.000	29-08-2016			505.000
ProRail	16KPR0048	Fietsparkeren NS Mariahoeve	FKM	132.500	29-08-2016			132.500
ProRail	17FPR0283	Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander	FKM	105.000	25-10-2017		105.000	
Totaal ProRail				1.664.987				
Provincie Zuid-Holland	ZHZHM02436	N57/N218 ongelijkvloerse kruising ZHZHM02436	VMWS	1.994.600	02-12-2011	1.994.600		
Provincie Zuid-Holland	07VZH001	Reconstructie N233 Duurzaam Veilig	VW	2.917.158				
Provincie Zuid-Holland	13FZH001	Combitunnel Westerlee	FKM	507.047	30-10-2013	507.047		
Provincie Zuid-Holland	13FZH003	sterfietsroute fietsverbinding Vietspolderplein	FKM	2.568.829	10-12-2014	2.568.829		
Provincie Zuid-Holland	15VZH001	Ronde Monster	FKM	1.103.542	03-09-2015			1.103.542
Provincie Zuid-Holland	14TSH006	Vernieuwen/ophogen Sint Sebastiaansbrug	OV	1.713.166	26-11-2014	1.713.166		
Provincie Zuid-Holland	13MSH018d	DRIPS Delft A4	VMWS	213.060	14-01-2016	213.060		
Provincie Zuid-Holland	16DPZ0076	Drip N470 Delft A4	VMWS	72.321	22-12-2016	72.321		
Provincie Zuid-Holland	17FZH0255	Middel Broekweg in Naaldwijk (BBV)	FKM	818.118	08-08-2017	818.118		
Provincie Zuid-Holland	ZHZHD03004	42B verb. funct. verk.centrales syst.kopp. PZH BB	VMWS	54.500	23-03-2015	54.500		
Totaal Provincie Zuid-Holland				11.962.341				
RET NV	RERDO02275	Trampluss Ridderkerklijn RERDO02275	OV	283.436	vaststelling	283.436		
RET NV	REREM02762	Stadstram voorfinanciering engineering	OV	174.200		174.200		
RET NV	REREM03028	Toegankelijke tramhaltes 's-Gravenweg - Essenlaan	OV	100.250		100.250		
RET NV	REREO03056	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt	OV	175.000		175.000		
RET NV	16ORE0015	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt fase 2	OV	229.750		229.750		
RET NV	16ORE0029	Aanpassen uitgangen metrostation Dijkzigt	OV	2.345.250		2.345.250		
RET NV	16TRE0030	Toegankelijke tramhaltes Van den Hoonaardstraat	OV	124.000		124.000		
RET NV	16TRE0166	Inhaalslag geleidelijnen Tramplushaltes Rotterdam	OV	762.000		762.000		
RET NV	16ORE0049	Toegankelijke tramhaltes Van Vollenhovestraat	OV	125.250		125.250		
RET NV	16ORE0177	Proefbedrijf Hoekse Lijn	OV	1.381.000		1.381.000		
RET NV	17ORE0297	Lift metrostation Vijfsluizen	OV	370.000	31-03-2017	370.000		
RET NV	17ORE0200	Toegankelijkheid stadstram Crooswijksestraat - Pijperstraat	OV	481.000		481.000		
RET NV	17ORE0223	AED's op alle metrostations	OV	97.000		97.000		
RET NV	17ORE0282	sympathie-acties voor reizigers vervangend vervoer Hoekse lijn	OV	295.000		295.000		
RET NV	17TRE0209	toegankelijke tramhalte Nw. Binnenweg - Bloemkwekerstr. (Stadstram)	OV	356.000		356.000		
RET NV	17TRE0222	Toegankelijke tramhaltes Pijperstr. Boezemstr. en Boezemsingel (Stadstram)	OV	118.500		118.500		
RET NV	17ORE0208	Naamwijziging metrostation Meijersplein	OV	70.750	21-04-2017	70.750		
Totaal RET NV				7.488.386				

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	04-01-2018	beschikking	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020
Rijkswaterstaat	RWRWR02894	P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894	FKM	1.290.812	17-05-2017, incl	1.290.812		
Rijkswaterstaat	RWRWD03081	Incidentmanagement (BB43)	VMWS	190.500	12-05-2016	190.500		
Rijkswaterstaat	16DMR0068	ITS BBV RWS/I&M blauwe golf/incidenten (BBV Haaglanden)	VMWS	82.456		82.456		
Rijkswaterstaat	16DDN0168	Levering verkeersintensiteiten	VMWS	250.260	09-05-2016	250.260		
Totaal Rijkswaterstaat Z-H				1.814.028				
Gemeente Ablasserdam	16FAD0028	Koppeling Beneden Merwede fietsroute aan BAR-fietsroute (RTD-BBV-020)	FKM	971.400	09-09-2016	971.400		
Gemeente Gouda	16DDN0139	DVM Zuidvleugel	VMWS	177.347	10-01-2017	177.347		
Gemeente Leiden	14FDN002	Onderdoorgang A44 - Niels Borhweg - fase 1 BB42	VMWS	36.751	vaststelling	36.751		
Gemeente Leiden	16DDN0141	Project DVM Zuidvleugel (aansluiten verkeersregelininstallaties op netwerkmanager	VMWS	200.856	10-01-2017	200.856		
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV Evenementen HGL-SGH-020	VMWS	60.430		60.430		
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV informatiediensten provincie Gelderland HGL-SGH-020	VMWS	550.000		550.000		
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV provincie Gelderland HGL-SGH-020	VMWS	29.659		29.659		
Provincie Groningen	16DMR0068	ITS BBV Groningen/Assen HGL-SGH-020	VMWS	59.351		59.351		
Provincie Utrecht	16DMR0068	ITS BBV provincie Utrecht HGL-SGH-020	VMWS	668.285		668.285		
Hoogheemraadschap van	17FRL0180	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder	FKM	540.000	27-11-2017	540.000		
Totaal Overige overheden				3.294.079				
ADVOSS Verkeersveiligheid	17EDN0181	Accountmanager Totally Traffic 2017	WV	17.319		17.319		
Jan Meester DTP & Belette	17EDN0233	Levering BOB reclameborden	WV	158		158		
Johan Cahuzak	16EMR0161	Raamcontract Johan Cahuzak 2017	WV	950		950		
OnderwijsAdvies	03VSH003	Verkeersleerkracht/Onderwijsadviseur	WV	205.059		205.059		
OnderwijsAdvies	16EMR0046	Verkeerseducatie 0-12 jaar Haaglanden 2016-2017	WV	183.337		183.337		
Praktijk College	17EDN0184	Totally Traffic module Zeven Sloten van J. Cahuzak, gedrag in het verkeer	WV	692		692		
R. Wittenberg (Verkeersedu	17EDN0242	module 'Jouw Route' 23-8-2017 Gymnasium Novum	WV	1.130		1.130		
Sportservice Zuid-Holland	17EDN0259	curs. Instructie Verantwoord Alcoholgebruik (IVA) voor de BOB-camp.	WV	450		450		
Stichting TeamAlert	16EDN0169	Raamcontract Totally Traffic 2017	WV	5.300		5.300		
Stichting TeamAlert	17EDN0246	Vervolgopdr. Totally Traffic 2017	WV	19.495		19.495		
VVN afd. Zoetermeer (Veilig	17EDN0196	Verkeersveiligheid opfriscursus oktober 2017 55+	WV	1.095		1.095		
DON Opleidingen	17EDN0249	Dodehoek projecten 2017-2018 (sep. 2017 t/m jul. 2018)	WV	40.652		40.652		
Flyover	17EDN0248	Dodehoek projecten 2017-2018 (sep.2017 t/m jul. 2018)	WV	50.000		50.000		
Wortelboer Rij-opleidingen	17EDN0250	Dodehoek projecten 2017-2018 (sep.2017 t/m jul. 2018)	WV	33.584		33.584		
Totaal verkeerseducatie				559.220				
VNO NCW West	16MMR0001a	SGH-BBV-001a Mobiliteitsmakelaar en communicatieprofessional (2e decl.)	VMWS	121.008		121.008		
Diversen	16MMR0001d	Projecten werkgevers BBV Haaglanden	VMWS	104.495		104.495		
Diversen	16MMR0002	Logistieke efficiency BBV Haaglanden	VMWS	30.540		30.540		
Diversen	16MMR0085	gedragsverandering BBV Haaglanden	VMWS	270.520		270.520		
Totaal BBV Haaglanden				526.563				
TU Delft	16FDE0173	Pieken in de fietsintensiteiten Jaffalaan (HGL-BBV 009)	FKM	882.161	01-02-2017	882.161		
DTV Consultants	16DDN0158	Onderst. realisatie koppelen VRI's 2016/2017	VMWS	5.250		5.250		
ManEngenius	16DMR0068	Landelijke coordinatie OV/NHD doorbelasten I&W	VMWS	12.000		12.000		
P2 Proces- en Projectmanag	16WDN0144	Prinses Beatrixlaan fase 2	VMWS	7.386		7.386		
Goudappel Coffeng	17WDN0185	uitwerking oplossingsrichtingen Pr. Beatrixlaan Rijswijk	VMWS	400		400		
Movares Nederland B.V.	16OMR0010	Adviesdiensten Ales Muller tbv lijn 1 (knmrk K32-JSM-KA-1600145/TM003635)	OV	3.339		3.339		
Pius Floris Boomverzorging	16OMR0010	VAT kosten lijn 1, bomenonderzoek Israellaan	OV	1.370		1.370		
NBd Nationale Bewegwijze	16FDN0088	Bewegwijzering F16	FKM	9.000		9.000		
NBd Nationale Bewegwijze	SRSRF03018	Bewegwijzering F16	FKM	3.146		3.146		
Totaal Diversen				924.052				
Openstaande verplichtingen kleine projecten overige subsidieontvangers				41.619.125		35.931.874	105.000	1.741.042

Bijlage A3 Aanmeldingen

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 van € 30 miljoen opgenomen in de begroting, op basis van bestedingen. 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.

De bijgevoegde lijst is de stand van de nu nog openstaande aanvragen (stand per januari 2018). De aanmeldingen die in de eerste maand van 2018 zijn omgezet in een subsidiebeschikking, zijn nu ondergebracht in bijlage A2.

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2017	2018	2019	2020	2021	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020	factuur 2021
Albrandswaard	jul-17	Schoolomgeving Portland - Albrandswaard	VV	200.000	80.000		80.000				40.000	40.000		
Albrandswaard	jul-17	Schoolomgeving Don Boscoschool - Albrandswaard	VV	60.000	30.000		30.000				15.000	15.000		
Totaal Albrandswaard					110.000	-	110.000	-	-	-	55.000	55.000	-	-
Barendrecht	dec-15	P+R NS Station Barendrecht	FKM	580.000	290.000		290.000				145.000	145.000		
Barendrecht	jul-17	Fietstunnel station Barendrecht	FKM	203.000	101.500		101.500				50.750		50.750	
Barendrecht	jul-17	Verbreiding fietspad Binnenlandse Baan	FKM	320.000	160.000		160.000				80.000		80.000	
Barendrecht	jul-17	Verkeersveiligheid Portlandse Baan	VV	175.000	50.000		50.000				25.000		25.000	
Barendrecht	jul-17	Verbreiding fietspad Hoefslag	FKM	232.000	116.000		116.000				58.000		58.000	
Barendrecht	jul-17	Verbreiding Fietspad Middeldijk	FKM	40.600	20.500		20.500				10.250		10.250	
Barendrecht	jul-17	Verkeerseducatie 2018 Barendrecht	VV	29.000	14.500		14.500				7.250	7.250		
Totaal Barendrecht					752.500	-	752.500	-	-	-	376.250	152.250	224.000	-
Totaal Brielle					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capelle aan den IJssel	apr-15	Fietsstalling metrohalte Slotlaan	FKM	21.000	10.500		10.500				10.500			
Capelle aan den IJssel	aanvraag	Fietspad Slotlaan - nieuwe route	FKM	365.355	180.000	180.000					180.000			
Capelle aan den IJssel	aanvraag	Kruisingen en fietspad Rivierweg-Reigerlaan/Meeuwensingel	VV	1.274.397	446.500	446.500					446.500			
Capelle aan den IJssel	jul-17	Verbeteren verkeersveiligheid omgeving scholen	VV	158.000	79.000		79.000				79.000			
Capelle aan den IJssel	jul-17	Rotonde Burg. Schalijlaan/Operalaan/Burg. van Beresteijnlaan	VV	357.000	178.500		178.500				89.250	89.250		
Capelle aan den IJssel	jul-17	Schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg - Capelle aan den IJssel	VV	220.500	111.000		111.000				111.000			
Capelle aan den IJssel	jul-17	Rotondes Burgemeester Van Dijklaan	VV	1.369.460	685.000		685.000				342.500	342.500		
Totaal Capelle aan den IJssel					1.690.500	626.500	1.064.000	-	-	-	1.258.750	431.750	-	-
Delft	18VDE0361	Fietsoversteken Voorhofdreef	VV	84.000	84.000	84.000					84.000			
Delft	17VDE0345	Fietsstraat Van Foreestweg	FKM	51.000	51.000	51.000					51.000			
Delft	18VDE0362	Fietspad Buitenwatersloot	FKM	46.000	46.000	46.000					46.000			
Delft	18WDE0372	Verbeteren autobeweging ijzering Delft	VMWS	286.000	160.000	160.000					160.000			
Delft	18FDE0358	Fietsstrook Havenstraat tegenrichting	FKM	150.176	150.176	150.176					150.176			
Delft	aanvraag	Fietsstraat Abtwoudseweg en Zuideinde/Hoekade (BBV)	FKM	882.500	640.911	640.911					640.911			
Delft	aanvraag	Beatrixlaan-Van Foreestweg (BBV)	VMWS	1.100.000	798.869	798.869					798.869			
Delft	jul-17	Fietspad Popta-Mercuriusstraat	FKM	397.000	198.500		198.500				99.250	99.250		
Delft	jul-17	Aansluiting Schoemakerstraat-N470 fase 2	VMWS	370.000	185.000		185.000				92.500	92.500		
Delft	jul-17	Fietsinfrastructuur B. van der Pollweg	FKM	600.000	300.000		300.000							300.000
Totaal Delft					2.614.456	1.930.956	683.500	-	-	-	2.122.706	191.750	-	300.000

Aanvrager	Aanmelding Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2017	2018	2019	2020	2021	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020	factuur 2021
Den Haag	17VDH0347	Kempstraat	VV	1.000.000	440.000	440.000				220.000	220.000		
Den Haag	18FDH0369	Vrijliggend fietspad Madesteinweg	FKM	3.000.000	2.000.000	2.000.000					2.000.000		
Den Haag	17FDH0353	Fietsvoorzieningen Stationsweg en Wagenstraat (sterfietsroute Rijswijk)	FKM	1.500.000	750.000	750.000				375.000	375.000		
Den Haag	jun-15	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	3.250.000	825.000		825.000			412.500	412.500		
Den Haag	17VDH0318	Blackspot aanpak 2017 (restant 2017)	VV	285.000	142.500	142.500				142.500			
Den Haag	17FDH0354	Viaductweg (HGL-BBV)	FKM	600.000	435.746	435.746				435.746			
Den Haag	17EDH0325	Bob-sport Den Haag 2017	VV	6.000	3.000		3.000			3.000			
Den Haag	17EDH0326	Verkeerseducatie Ouderen Den Haag 2017	VV	9.000	4.500		4.500			4.500			
Den Haag	17WDH0346	Ombouw verkeerslichten naar iVR's Den Haag	VMWS	765.000	765.000		765.000			382.500	382.500		
Den Haag	jul-17	Fietsvoorzieningen Waalsdorperweg	FKM	2.010.000	800.000		800.000			400.000	400.000		
Den Haag	jul-17	Fietsvoorzieningen Van Alkemadeaan - Wassenaarseweg	FKM	810.000	335.000		335.000			335.000			
Den Haag	jul-17	Verkeerseducatie 2018 Den Haag	VV	317.500	159.000		159.000			79.500	79.500		
Den Haag	jul-17	Verkeerseducatie 2019 Den Haag	VV	332.500	166.500			166.500			83.250	83.250	
Den Haag	jul-17	Blackspot Gouverneurlaan - Genestetlaan	VV	191.000	95.500		95.500			47.750	47.750		
Den Haag	jul-17	Blackspot Maartensdijklaan - Hengelolaan	VV	372.000	186.000		186.000			93.000	93.000		
Den Haag	jul-17	Blackspotaanpak 2018 Den Haag	VV	1.000.000	500.000		500.000			250.000	250.000		
Den Haag	jul-17	Fietsvoorzieningen Vlaskamp	VV	1.251.000	626.000		626.000			313.000	313.000		
Den Haag	jul-17	Schoolomgevingen 2018 Den Haag	VV	500.000	250.000		250.000			125.000	125.000		
Den Haag	18VDH0370	Noordwestelijke hoofdroute Vrijenhoeklaan-Sportlaan	VV	12.900.000	2.580.000		2.580.000			1.290.000	1.290.000		
Den Haag	jul-17	Erasmusweg, deel Troelstrakade - Loevesteinlaan	VV	2.500.000	500.000			500.000			500.000		
Den Haag	jul-17	Erasmusweg, deel Troelstrakade - Beresteinlaan	VV	3.500.000	700.000			700.000			700.000		
Den Haag	jul-17	Hofzichtlaan	VV	3.600.000	1.000.000			1.000.000		500.000	500.000		
Den Haag	jul-17	Laan van Eik en Duinen	VV	1.000.000	300.000				300.000			150.000	150.000
Den Haag	jul-17	Noordwestelijke hoofdroute Segbroeklaan	VV	1.650.000	500.000		500.000			250.000	250.000		
Totaal Den Haag				14.063.746	3.768.246	7.629.000	2.366.500	300.000	-	5.658.996	8.021.500	233.250	150.000
Hellevoetsluis	jul-17	School op SEEF 2018 Hellevoetsluis	VV	15.440	7.720		7.720			7.720			
Totaal Hellevoetsluis				7.720	-	7.720	-	-	-	7.720	-	-	-
Krimpen aan den IJssel	aanvraag	Verbeteren verkeersveiligheid Lekdijk	VV	1.161.000	430.500	430.500				215.250		215.250	
Totaal Krimpen aan den IJssel				430.500	430.500	-	-	-	-	215.250	-	215.250	-
Lansingerland	dec-15	Fietsparken Zoro busbaan	FKM	60.000	30.000		30.000			15.000	15.000		
Lansingerland	18VLA0359	Planetenweg-Oostersingel	VV	122.000	56.000	56.000				28.000	28.000		
Lansingerland	jul-17	Fietspad Kasteel/Gerberasingel	FKM	72.000	36.000		36.000				18.000	18.000	
Lansingerland	jul-17	Fietspad Landscheiding en verlichting fietspad Berkelseweg - route 5	FKM	1.613.500	807.000		807.000			403.500	403.500		
Totaal Lansingerland				929.000	56.000	873.000	-	-	-	446.500	464.500	18.000	-
Leidschendam-Voorburg	17WLV0317	Verbindingsweg Stompwijk	VV	7.452.000	539.250	539.250				269.625		269.625	
Leidschendam-Voorburg	17FLV0289	Fietspaden Mgr. Van Steelaan	FKM	150.000	75.000	75.000				37.500	37.500		
Leidschendam-Voorburg	17FLV0332	Vlietweg tussen de De Ruyterstraat en de Noordelijke Verbindingsweg (B)	FKM	70.000	50.837	50.837				50.837			
Leidschendam-Voorburg	18DLV0366	iVR's Leidschendam-Voorburg 5 stuks	VMWS	85.000	85.000		85.000			85.000			
Leidschendam-Voorburg	jun-17	Verbetering Oost-West fietsverbindingen over en bij de Vliet	FKM	825.000	412.500		412.500			206.250	206.250		
Totaal Leidschendam-Voorburg				1.162.587	665.087	497.500	-	-	-	649.212	243.750	269.625	-
Maassluis										-			
Totaal Maassluis				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Midden-Delfland	17VMD0277	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	100.000	56.250		56.250			28.125	28.125		
Midden-Delfland	okt-17	Maassluisweg - Oude Veiling	FKM	970.000	485.000		485.000				485.000		
Midden-Delfland	dec-16	Sportvelden Schipluiden - A4 (BBV)	FKM	130.000	106.275	106.275				106.275			
Totaal Midden-Delfland				647.525	106.275	541.250	-	-	-	134.400	513.125	-	-
Nissewaard	dec-15	OV-knoop Voorne Putten	OV	1.562.000	1.171.500		1.171.500				1.171.500		
Nissewaard	dec-15	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2017 - 2020	VV	150.000	75.000		25.000	25.000	25.000		25.000	25.000	25.000
Nissewaard	jul-17	Fietspad Borghtweg	FKM	197.500	99.000		99.000			49.500	49.500		
Totaal Nissewaard				1.345.500	-	1.295.500	25.000	25.000	-	49.500	1.246.000	25.000	25.000

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2017	2018	2019	2020	2021	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020	factuur 2021
Pijnacker-Nootdorp	mrt-12	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	200.000	100.000		100.000				50.000	50.000		
Pijnacker-Nootdorp	jul-17	Verbetering aansluiting N470/Laan van Ruymen	VMWS	150.000	75.000		75.000				37.500	37.500		
Totaal Pijnacker-Nootdorp					175.000	-	175.000	-	-	-	87.500	87.500	-	-
Ridderkerk						-					-			
Totaal Ridderkerk					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rijswijk	dec-15	Fietspad Van Rijnweg t/m Beatrixlaan (RijswijkBuiten - Oude Zwethpad)	FKM	340.000	170.000			170.000				170.000		
Rijswijk	dec-15	Fietspad Lange Kleiweg t/m fietstunnel spoor (RijswijkBuiten - Oude Zwethpad)	FKM	340.000	170.000			170.000				170.000		
Rijswijk	dec-15	Fietsstraat Kloosterlocatie (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten)	FKM	280.000	140.000		140.000					140.000		
Rijswijk	17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1	FKM	890.231	445.500	445.500					222.750	222.750		
Rijswijk	dec-17	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 3	FKM	694.796	347.500				347.500				347.500	
Rijswijk	dec-15	Fietstunnel fietspad Prinses Beatrixlaan - Lange Kleiweg (onder spoor)	FKM	4.300.000	2.150.000				2.150.000				2.150.000	
Rijswijk	17TRK0302	Bushalte Prinses Beatrixlaan lijn 51	OV	120.316	120.316		120.316				120.316			
Rijswijk	17FRK0328	Sir Winston Churchillaan (excl voorbereidingskosten PZH) (BBV)	FKM	1.400.000	1.280.742	1.280.742					640.371	640.371		
Rijswijk	17MRW0342	Ombouw verkeerslichten naar IVR's Rijswijk	VMWS	187.000	187.000		187.000					187.000		
Rijswijk	jul-17	Inrichten schoolzones 2018 Rijswijk	VV	165.000	83.000		83.000				41.500		41.500	
Rijswijk	jul-17	Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan	VV	1.260.000	630.000		630.000				315.000		315.000	
Rijswijk	jul-17	Fietspad Prinses Beatrixlaan	FKM	500.000	250.000		250.000				125.000	125.000		
Rijswijk	jul-17	Sterfietroute Den Haag - Wateringse Veld - Sammersweg	FKM	1.310.000	655.000			655.000				327.500	327.500	
Totaal Rijswijk					6.629.058	1.726.242	1.410.316	995.000	2.497.500	-	1.464.937	1.982.621	3.181.500	-
Rotterdam	dec-16	Fietspad verlengde Willemsbrug - route 488	FKM	335.000	167.500		167.500				83.750	83.750		
Rotterdam	17VRO0309	Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat	VV	275.000	137.500	137.500					137.500			
Rotterdam	dec-16	Blackspot Heemraadssingel rotonde	VV	100.000	50.000	50.000					50.000			
Rotterdam	dec-16	Blackspot Oudedijk-Willem Ruyslaan	VV	80.000	40.000		40.000				40.000			
Rotterdam	dec-16	Blackspot Boszoom - Hoofdweg	VV	300.000	150.000		150.000				75.000	75.000		
Rotterdam	17VRO0311	Blackspot Dorpsweg - Wolphaertsbocht	VV	561.965	280.000	280.000					280.000			
Rotterdam	jul-17	Fietsparken OV locaties	FKM	256.500	128.500		128.500				58.500	58.500		
Rotterdam	jul-17	Doortrekken fietspad Terlepad naar Airport RTH	FKM	200.000	100.000		100.000				50.000	50.000		
Rotterdam	jul-17	Verbreden fietspad Laan op Zuid	FKM	300.000	150.000		150.000				75.000	75.000		
Rotterdam	jul-17	Easypath fietspad Evenaar zuidzijde	FKM	160.000	60.000		60.000				30.000	30.000		
Rotterdam	jul-17	Asfalteren fietspad Slinge zuidzijde	FKM	150.000	50.000		50.000				25.000	25.000		
Rotterdam	jul-17	Argonautenweg Jasonweg rotonde	VV	300.000	150.000		150.000				75.000	75.000		
Rotterdam	jul-17	Fietroute Groene Verbinding, Krabbendijkstraat	FKM	300.000	150.000		150.000				75.000	75.000		
Rotterdam	jul-17	Blackspot Heemraadssingel-Beukelsdijk	VV	100.000	50.000		50.000				25.000	25.000		
Rotterdam	jul-17	Blackspot Admiraal de Ruyterweg-Jonker Fransstraat	VV	575.000	275.000		275.000				137.500	137.500		
Rotterdam	jul-17	Blackspot Dorpsweg-Kromme Zandweg	VV	300.000	150.000			150.000				75.000	75.000	
Rotterdam	jul-17	Blackspot Dorpsweg-Wolphaertsbocht	VV	561.965	280.000		280.000				140.000	140.000		
Rotterdam	jul-17	Blackspot Fair Oaksbaan-Bovendijk	VV	800.000	300.000		300.000				150.000	150.000		
Rotterdam	jul-17	Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat	VV	275.000	137.500		137.500				68.750	68.750		
Rotterdam	jul-17	Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan	VV	1.388.101	375.000			375.000				187.500	187.500	
Rotterdam	jul-17	Verkeerseducatie 2018 Rotterdam	VV	150.000	75.000		75.000				37.500	37.500		
Rotterdam	jul-17	Schoolomgeving 2018 Rotterdam	VV	150.000	75.000		75.000				37.500	37.500		
Rotterdam	jul-17	Fietsparken Wilhelminaplein	FKM	498.000	249.000		249.000				124.500	124.500		
Rotterdam	jul-17	Fietsparken Rotterdam CS	FKM	6.000.000	1.100.000		1.100.000				550.000		550.000	
Totaal Rotterdam					4.680.000	467.500	3.687.500	525.000	-	-	2.325.500	1.530.500	812.500	-

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2017	2018	2019	2020	2021	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020	factuur 2021
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Rotterdamsedijk - route 08	FKM	450.000	113.000			113.000				56.500	56.500	
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Horvathweg - route 415	FKM	326.000	82.000		82.000				41.000	41.000		
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	485.000	121.250		121.250				60.625	60.625		
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan - route 411	FKM	790.000	198.000		198.000						99.000	99.000
Schiedam	apr-15	Rotonde Lange Nieuw straat - Oranjestraat	VV	440.000	220.000		220.000				110.000	110.000		
Schiedam	17VSC0300	Rotonde Westfranklandsedijk - Admiraal De Ruysterstraat	VV	1.292.000	646.000		646.000				323.000	323.000		
Schiedam	apr-15	Schoolomgeving Schiedam 2018, 2019	VV	160.000	80.000		40.000	40.000			20.000	40.000	20.000	
Schiedam	17VSC0303	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg	VV	160.000	80.000	80.000					40.000	40.000		
Schiedam	17VSC0321	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	VV	130.000	65.000	65.000					32.500	32.500		
Schiedam	dec-15	Fietspad Koemark - route 8	FKM	450.000	125.000		125.000					62.500	62.500	
Totaal Schiedam					1.730.250	145.000	1.432.250	153.000	-	-	627.125	766.125	238.000	99.000
Vlaardingen	dec-15	Verleggen fietspad Marathonweg bij BP	VV	230.000	115.000		115.000				57.500	57.500		
Vlaardingen	jun-15	Reconstructie Marathonweg bij Westlandsseweg	VMWS	1.850.000	1.850.000				1.850.000				925.000	925.000
Vlaardingen	jun-15	Fietspad recreatiegebied Noordoever bij Volksbos	FKM	500.000	500.000				500.000				250.000	250.000
Vlaardingen	jun-15	Fietspad recreatiegebied Noordoever Delflandsedijk	FKM	300.000	300.000				300.000				150.000	150.000
Vlaardingen	jul-17	Fietsparkeren Hoekselsij in Vlaardingen	FKM	50.000	25.000		25.000				12.500	12.500		
Vlaardingen	jul-17	Ontbrekende schakel snelfietsroute Mr. L.A. Kesperweg	FKM	60.000	30.000		30.000				15.000	15.000		
Vlaardingen	jul-17	Rotonde Zw anensingel	VV	1.100.000	550.000		550.000				275.000	275.000		
Vlaardingen	17OVL0229	Zuidelijke perrontoegang station Vlaardingen Centrum	OV	192.500	135.000	135.000						135.000		
Totaal Vlaardingen					3.505.000	135.000	720.000	-	2.650.000	-	360.000	495.000	1.325.000	1.325.000
Totaal Wassenaar					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Westland	17VWE0343	Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan	VV	909.000	454.500	454.500					227.250	227.250		
Westland	17VWE0330	Aanpassingen kruispunt Kruisbroekweg / Kruisweg	VV	220.000	165.000	165.000					165.000			
Westland	17VWE0323	School-thuisroute 4e fase Van Iennepstraat 's-Gravensande	VV	101.158	50.579		50.579				50.579			
Westland	17VWE0324	School-thuisroute 4e fase Opstalweg Naaldwijk	VV	441.458	220.729		220.729				220.729			
Westland	17VWE0334	School-thuisroute 4e fase Sportlaan De Lier	VV	1.283.728	641.864		641.864				641.864			
Westland	17VWE0335	School-thuisroute 3e fase Windmolen Wateringen	VV	25.765	12.883		12.883				12.883			
Westland	jul-17	Bewaakte fietsenstalling Verdilaan	FKM	150.000	50.000		50.000				25.000	25.000		
Westland	jul-17	Fietspad van de "Oostelijke Randweg" te De Lier	FKM	1.193.000	596.500		596.500				298.250		298.250	
Totaal Westland					2.192.055	619.500	1.572.555	-	-	-	1.641.555	252.250	298.250	-
Totaal Westvoorne					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zoetermeer	mei-10	Ontsluitingsweg Nutricia	VV	1.000.000	140.000		140.000				70.000	70.000		
Zoetermeer	17FZO0337	Aanpassen fietsoversteek 3e Stationsstraat/Pigmentsingel	FKM	80.000	40.000	40.000					40.000			
Zoetermeer	18VZO0368	Reconstructie Franklinstraat-Wattstraat	VV	190.000	95.000	95.000					95.000			
Zoetermeer	18VZO0367	Verkeersveiligheid winkelcentra	VV	150.000	75.000	75.000					75.000			
Zoetermeer	18OZO0373	Bleizo HOV-baan	OV	2.900.000	2.900.000		2.900.000				1.450.000	1.450.000		
Zoetermeer	jul-17	Praktische fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2018/2019 Zoetermeer	VV	60.000	30.000		30.000				30.000			
Zoetermeer	jul-17	Fietsvoorzieningen Van Tuylpark	FKM	35.000	17.500		17.500				17.500			
Totaal Zoetermeer					3.297.500	210.000	3.087.500	-	-	-	1.777.500	1.520.000	-	-

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2017	2018	2019	2020	2021	factuur 2018	factuur 2019	factuur 2020	factuur 2021
Prorail	17FPR0315	Fietsparkeren NS station Moerwijk	FKM	300.000	150.000		150.000				75.000	75.000		
Prorail	dec-15	Fietsparkeren NS station Rijswijk	FKM	660.000	330.000				330.000				165.000	165.000
Prorail	17FPR0314	Fietsparkeren NS station Zoetermeer oost	FKM	350.000	175.000		175.000				87.500	87.500		
Prorail	dec-15	Fietsparkeren NS station Rotterdam-Alexander	FKM	2.350.000	745.000		745.000				372.500	372.500		
Prorail	dec-15	Fietsparkeren NS station Schiedam	FKM	300.000	150.000				150.000				75.000	75.000
Prorail	jul-17	Fietsparkeren NS station Barendrecht (zijde busstation)	FKM	400.000	200.000		200.000					100.000	100.000	
Prorail	jul-17	Fietsparkeren NS station Mariahoeve	FKM	200.000	100.000		100.000				50.000	50.000		
Prorail	jul-17	Fietsparkeren NS station Laan van NOI	FKM	1.200.000	600.000			600.000				300.000	300.000	
Totaal Prorail					2.450.000	-	1.370.000	600.000	480.000	-	585.000	985.000	640.000	240.000
Provincie Zuid-Holland	jun-12	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	8.800.000	1.147.375		1.147.375					1.147.375		
Provincie Zuid-Holland	dec-16	Kleihoogt (BBV)	FKM	250.000	181.561		181.561				181.561			
Provincie Zuid-Holland	dec-16	Pieter Bregmanlaan (BBV)	FKM	1.000.000	726.244			726.244					726.244	
Provincie Zuid-Holland	dec-16	Verlengde Velostrada	FKM	4.500.000	860.000		860.000				430.000	430.000		
Provincie Zuid-Holland	dec-16	Snelfietsroute Rotterdam-Gouda	FKM	4.700.000	500.000		500.000				250.000	250.000		
Provincie Zuid-Holland	dec-16	Snelfietsroute F15 IJsselmonde	FKM	5.500.000	500.000		500.000				250.000	250.000		
Provincie Zuid-Holland	17MZ0338	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (BBV)	OV	3.295.093	1.490.993		1.490.993				1.490.993			
Totaal Provincie Zuid-Holland					5.406.174	-	4.679.929	726.244	-	-	2.602.554	2.077.375	726.244	-
Staatsbosbeheer	jul-17	Fietspad Verlengde Molengangenpad	FKM	1.800.000	800.000		800.000				400.000		400.000	
Totaal Staatsbosbeheer					800.000	-	800.000	-	-	-	400.000	-	400.000	-
Havenbedrijf Rotterdam	jul-17	Blackspot Maasvlakte kruisingen Dardanellenstraat	VV	4.000.000	2.000.000		2.000.000				1.000.000	1.000.000		
Totaal Havenbedrijf Rotterdam					2.000.000	-	2.000.000	-	-	-	1.000.000	1.000.000	-	-
Leiden	17FLD0210	Plesmanlaan noordzijde/Bio Science Park (BBV)	FKM	2.000.000	1.452.489		1.452.489				1.452.489			
Leiden	dec-16	Deelfietssysteem Biosciencepark (BBV)	FKM	230.000	104.000	104.000					104.000			
Totaal Leiden					1.556.489	104.000	1.452.489	-	-	-	1.556.489	-	-	-
MRDH	dec-16	Twee toegankelijke perrons Delftweg	OV	400.000	400.000		400.000				400.000			
MRDH	dec-16	Verkeerseducatie MRDH 2018	VV	1.225.000	1.225.000		1.225.000				1.225.000			
MRDH	dec-16	ITS (BBV HGL)	VMWS	4.062.000	4.062.000		1.000.000	3.062.000			1.000.000	2.000.000	62.000	
		VR's Wassenaar 3	VMWS	51.000	51.000		51.000				51.000			
		VR's Zoetermeer 7	VMWS	119.000	119.000		119.000				119.000			
MRDH	dec-16	Gedragmaatregelen fiets (BBV HGL)	VMWS	600.000	401.045		401.045				401.045			
MRDH	dec-16	Stimuleren E-fiets Leiden (gedrag BBV)	FKM	200.000	90.498		90.498				90.498			
MRDH	dec-16	Gebieds- en werkgeversaanpak (BBV HGL)	VMWS	2.500.000	1.426.000		1.426.000				1.426.000			
MRDH	dec-16	Logistieke efficiency goederentransport (BBV HGL)	VMWS	238.000	118.000		118.000				118.000			
MRDH	jul-17	Bewegwijzering snelfietsroute F16	FKM		150.000		150.000				75.000	75.000		
MRDH	jul-17	Aanpassen bushaltes n.a.v. wijzigingen vervoersplannen	OV		50.000		50.000				25.000	25.000		
Totaal MRDH					8.092.543	-	5.030.543	3.062.000	-	-	4.930.543	2.100.000	62.000	-
Endtotaal					66.268.102	10.990.806	40.872.052	8.452.744	5.952.500	-	30.332.987	24.115.996		

Bijlage A4 Afgesloten projecten 2017

In 2017 is een redelijk aantal projecten gerealiseerd en financieel afgesloten. De aan gemeenten vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. De status is per 28 januari 2018.

Aanvrager	Project
Gemeente Capelle aan den IJssel	Verbeteren kruispunt Capelseweg-Bermweg-Kanaalweg-route 06/11
Gemeente Capelle aan den IJssel	Verbeteren van fietsroute 429 Hoofdwegplein noord
Gemeente Delft	Palen op fietspaden
Gemeente Delft	Verkeerscirculatie TU-Noord Zuidplantsoen
Gemeente Delft	Verbreden brom-/fietspad Prinses Beatrixlaan
Gemeente Delft	Kruising Westlandseweg - Papsouwselaan
Gemeente Den Haag	Plaatsing advertentie over "OV steeds beter"
Gemeente Den Haag	Fietsparkeren binnenstad Den Haag Nobelstraat
Gemeente Den Haag	Kwaliteit fietspaden 2015 Westduinweg
Gemeente Den Haag	Fietspad Finnenburg
Gemeente Den Haag	Fietspad Laakweg
Gemeente Den Haag	Laan van Meerdervoort (ts Azaleaplein en Thorbeckelaan)
Gemeente Den Haag	Biking 2 school 2016
Gemeente Den Haag	Kinderen Anders Naar School (KANS) 2016
Gemeente Den Haag	Herinrichting kruispunt Maartensdijklaan / Meppelweg
Gemeente Den Haag	Blackspot Kraayensteinlaan – Margaretha van Hennebergweg
Gemeente Den Haag	Herinrichting kruispunt Berensteinlaan / Hengelolaan
Gemeente Den Haag	Fietsvoorzieningen smalle deel Laan van Meerdervoort
Gemeente Krimpen a/d IJssel	Haltetoegankelijkheid 9 bushaltes voor mindervaliden
Gemeente Lansingerland	Haltetoegeg. L'singerland Groendalseweg LALAH02864
Gemeente Lansingerland	P+R Westpolder-Bolwerk (QWRV) LALAC02860
Gemeente Lansingerland	Veilige schoolomgeving Wilderszijde
Gemeente Maassluis	Aanleg bushaltes Laan 1940 - 1945
Gemeente Nissewaard	Haltetoegankelijkheid Nissewaard 2015
Gemeente Nissewaard	Verb. funct. verk.cent. BB42, afkoop B&O 37C en 42B
Gemeente Nissewaard	Verb. funct. verk.reg.cent. 42B (BB) syst.kopp SP
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Fietsproject Pijnackerse Poort
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Fietspad Oostlaan-'s Gravenweg 4e fase
Gemeente Ridderkerk	Tweeërictingen fietspad Vietlaan bij Salem - route 03
Gemeente Ridderkerk	Verkeerseducatie Ridderkerk 2016
Gemeente Ridderkerk	30 km/u-zone Ringdijk Riederwerf
Gemeente Rijswijk	Verkeerseducatie
Gemeente Rijswijk	Opwaarderen fietsvoorzieningen Rembrandtkade
Gemeente Rijswijk	Wijkontsluiting stationskwartier incl Kiss&Ride schoolzone
Gemeente Rijswijk	Herinrichting Treubstraat
Gemeente Rijswijk	DVM ZuidMeugel Wegkantsystemen: optimalisatie VRI's deel 2 (BB27a3)
Gemeente Rijswijk	Fietsstraat Populierlaan
Gemeente Rijswijk	Verbeteren trambeïnvloeding Rijswijk BB23c2
Gemeente Rijswijk	Fietsroute langs de Vlet - Jaagpad / Huis te Hoornkade tot Pasgeld
Gemeente Rijswijk	VRI Beatrixlaan (BB27a3)
Gemeente Rotterdam	Blackspot Dorpsweg - Fuutstraat (BS) RDRDV02751
Gemeente Rotterdam	Fietspad en Blackspot Maashaven Oostzijde-Putselaan-Dordtselaan "kruispunt Zuiderkruis"- route 5/482
Gemeente Rotterdam	Blackspot kruising Motorstraat-Strevelsweg
Gemeente Rotterdam	30km/uur gebied Stadsdriehoek Laurenskwartier
Gemeente Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2016
Gemeente Rotterdam	Fietspad Blaak onder Kubuswoningen
Gemeente Rotterdam	Fietsvoorz Proveniersplein RDRDF02418
Gemeente Rotterdam	Fietsverkeer Kralingen-Feijenoord (BB)
Gemeente Rotterdam	Blackspot Prins Alexanderlaan
Gemeente Schiedam	Verkeersveiligheid rotonde Nieuwlandplein
Gemeente Schiedam	Vervangend vervoer Hoekselij
Gemeente Schiedam	Stedelijke distributie Schiedam (QWRV) SCSCC02756
Gemeente Vlaardingen	Verkeerseducatie Vlaardingen 2015 VLVE03069

Aanvrager	Project
Gemeente Wassenaar	Verhoogde fietsstrook Van Zuylen van Nijveltstraat
Gemeente Wassenaar	Inrichten veilige schoolzones (deel 1)
Gemeente Westland	verk.maatreg.Boomawatering fase 2 aanl. V.Ruijvenl
Gemeente Westland	Verkeersmaatregelen Boomawatering fase 3 Kruispunt Molenweg / Boomaweg
Gemeente Westland	School - thuisroute fase 3 Verburghlaan te Poeldijk
Gemeente Westland	School - thuisroute fase 3 Hoogwerf
Gemeente Westland	Poelzone, fietspad N211 - Nieuwe Water fase 1b
Gemeente Westland	Schoolthuisroute fase 3 Mr. Schokkingstraat-Prof. Van Arkelstraat te 's Gravenzande
Gemeente Westland	Poelzone, fietsbruggen -bruggen bij de Gantel
Gemeente Westland	School-thuisroute Kerklaan-Rijssenburgerweg en Bovendijk
Gemeente Westland	School-thuisroute fase 3 Geestweg
Gemeente Westland	School-thuisroute fase 2 Kloosterlaan
Gemeente Westland	School-thuisroute fase 3 drempel Haagweg
Gemeente Westland	School-thuisroute fase 3 - Burgemeester Cramerlaan / Veilingweg
Gemeente Zoetermeer	gebiedsaanpak Z'meer fietsnetwerk bedrijventerrein
Gemeente Zoetermeer	Kruising Amerikaweg - Vorstiusrode
Gemeente Zoetermeer	Kruising Schoolstr., V. Dieslaan, Clauslaan, Stolberglaan
Gemeente Zoetermeer	Verbeteren fietsparkeren Dorpsstraat
Gemeente Zoetermeer	Verwijderen of aanpassen obstakels in fietspaden
Gemeente Zoetermeer	School-thuisroutes Zoetermeer
Gemeente Zoetermeer	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Zoetermeer (deel 2)
Gemeente Zoetermeer	Verhogen fietsoversteken rotonde J.J. van Rijweg/van Leeuwenhoeklaan
Gemeente Zoetermeer	Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan
Gemeente Zoetermeer	Uitvoering lokale aanpak veilig fietsen
Gemeente Zoetermeer	Rotonde Aletta Jacobslaam / Hugo de Grootlaan / Willem Dreeslaan
Gemeente Zoetermeer	Fietsenstallingen bushaltes Zoetermeer
Gemeente Zoetermeer	2e fase verwijderen obstakels in fietspaden / vervangen door fietsvriendelijke palen 2015
Gemeente Zoetermeer	maatregelen toplocaties fietsongevallen
Prorail	ProRail VAT-kst fietsenstalling R'dam Alexander SR
Provincie Zuid-Holland	DVM ZuidMeugel Zes DRIP's PZH BB27b3
Provincie Zuid-Holland	Reconstructie N233 Duurzaam Veilig
Provincie Zuid-Holland	DVM ZuidMeugel Reistijdcamera's
RET	Toegankelijke tramhaltes Huygensstraat
RET	Toegankelijke tramhaltes Bokelweg
RET	Toegankelijke tramhaltes Wilgenplas - Teldersweg
RET	Toegankelijke tramhaltes Pompenburg
RET	OV-fiets Rotterdam
RET	Toegankelijke tramhaltes 's-Gravenweg - Burgemeester Oudlaan
RET	Doorstr. OV: proef rijtjeverk. 21/24 REREO02830
RET	verbeteren doorstroming trams passage Hofplein
Rijkswaterstaat	A13 Rijswijk - Ypenburg verlengen opstelstrook
Rijkswaterstaat	verbreden toerit N14-A4 Leidschendam
Rijkswaterstaat	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg VRI's BB12c
Rijkswaterstaat	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg
Rijkswaterstaat	Aansl. A4 capaciteitsvergroting kruispunten 121 en 122 BB12d
Rijkswaterstaat	P+R verw.syst. afk. B&O RWRWR02893
Rijkswaterstaat	DRIP's Bereik! Drechtsteden (BB37b)
Rijkswaterstaat	DVM ZuidMeugel BermDRIP's RWS BB27b2 N11 en Zoetermeer
Rijkswaterstaat	DVM ZuidMeugel BermDRIP's RWS BB27b2 N11 en Zoetermeer
Rijkswaterstaat	DRIP's Bereik! Drechtsteden (BB37b)
Waterschap Hollandse Delta	aanschaf displays
Bleizo	Laan van Mathenesse SRSRW02485
Gemeente Zwijndrecht	Fietsverbinding Brugweg (F16) ZWZWF02733
Sportservice Zuid-Holland	IVA-BOB sport 2016

Bijlage B Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

In juli 2016 is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld. Onderstaande lijst geeft de actuele stand (januari 2018) weer van de projecten. In de loop van 2018 wordt een integrale actualisatie van de projectenlijst voorzien, welke kan dienen als onderlegger voor besluitvorming voor de status van projecten. De lijst in deze bijlage moet derhalve worden gezien als informatief.

Projecten in de realisatie-, planstudie- en verkenningfase

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving	Status januari 2018
OV	Realisatie	1	Ombouw Hoekse Lijn (A).	in uitvoering
OV	Realisatie	2	Programma netwerk Randstadrail	95% gereed, afronding einde 2018
OV	Realisatie	3	Eindhalte metrolijn E Den Haag Centraal (A).	gereed, financiële afronding
OV	Realisatie	4	Vervoersknoop BleiZo (F) inclusief HOV-baan.	in uitvoering
OV	Realisatie	5	Aanleg tramlijn Delft CS- Sebastiaansbrug -TU Wijk (tram 19) (A).	in uitvoering
OV	Realisatie	6	Verbetering overstapstations Blaak en Rotterdam Alexander (A).	in uitvoering, geen actie op station NOI
OV	Realisatie	7	Opwaarderen tramlijn 1 (Tanthof – Den Haag Centrum) (A).	uitvoering no regrets na voteren budget
OV	Realisatie	8	Busstation Den Haag CS (F).	in uitvoering
OV	Uitwerking	1	Opwaarderen tramlijn 1 (Den Haag Centrum – Scheveningen) (A).	uitvoering no regrets na voteren budget
OV	Uitwerking	2	Frequentieverhoging Lijn E / keervoorziening Pijnacker.	uitwerking, realisatie einde 2018
OV	Uitwerking	3	Busstation Zuidplein (A).	start realisatie medio 2018
OV	Uitwerking	4	Vergroten capaciteit en robuustheid RandstadRail: samenloopdeel lightrail/metro en capaciteit Rotterdam/Pijnacker (A).	uitwerkingsfase, start realisatie 2019
OV	Planstudie	1	Verbetering OV-ontsluiting TU Wijk – Delft Zuid (F).	uitwerkingsfase, realisatie 2018
OV	Planstudie	2	Verbetering ontsluiting Rotterdam The Hague Airport op Meijersplein en in de richting van Delft/Rijswijk (F).	Afspraken over quick wins gemaakt, verkenning naar Mobility as a Service loopt, verbinding RTHA-Meijersplein onderdeel van marktplaats voor infrastructuur Verkeersonderneming en van fieldlab AVL
OV	Planstudie	3	Remise Rijswijk	Planstudie gereed 2019, in samenhang met verkenning tram 2024
OV	Planstudie	4	OV-ontsluiting en realisatie Station Stadionpark (A+F).	Rotterdam voert studie uit; wordt onderdeel van MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam
OV	Planstudie	5	Opwaarderen tramlijn 1 (Den Haag Centrum – Scheveningen) (A).	uitvoering no regrets na voteren budget
OV	Planstudie	6	HOV-verbinding tram Norkfolkterrein Scheveningen (A).	verkenning gereed, geen vervolg
OV	Planstudie	7	Busstation Zuidplein (A).	
OV	Verkenningen	1	Schaalsprong verstedelijking/metropolitaan OV centraal Den Haag, inclusief Internationale Zone; ontsluiting Binckhorst (A).	gestart als Schaalsprong OV Den Haag 2040
OV	Verkenningen	2	Visie op HOV Den Haag –Westland –Hoekse Lijn (A).	verkenning gereed, verhoging capaciteit buslijn 36
OV	Verkenningen	3	Verbetering overstapstations Schiedam Centrum en Rijswijk (F).	nog niet gestart
OV	Verkenningen	4	Verbetering HOV Rotterdam Zuid en Oeververbindingen Rotterdam (A).	gereed voorjaar 2018 onder de naam OV Plan Rotterdam 2040
OV	Verkenningen	5	Tram 2024 Den Haag e.o. (bredere tramvoertuigen en perrons) op lijnen 6, 12, 16 en 17 plus diverse capaciteitsknelpunten in centrum Den Haag (A).	verkenning loopt door onder naam verkenning tram 2024. Deelverkenning remise gereed
OV	Verkenningen	6	HOV Ridderkerk-Drechtsteden (R-net) (A)	Onderdeel PvE DAV-concessie PZH. Onderzoek naar voorkeursoplossing ter vervanging tramreservering samen met Ridderkerk in opstartfase
OV	Verkenningen	7	HOV-verbindingen Rotterdam Alexander–Zoetermeer, Rotterdam Alexander - Delft, Delft- Zoetermeer, lightrail Rotterdam Centrum - Zoetermeer (A).	gereed, onder de naam Netwerkstudie Randstadrail Oostland
OV	Verkenningen	8	Station Schiedam Kethel (incl. tram) (F/A).	niet gestart

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving	Status januari 2018
Auto	Realisatie	1	H6-weg Hoek van Holland.	
Auto	Realisatie	2	Aansluiting Vijfsluizen.	in uitvoering
Auto	Realisatie	3	A16 Rotterdam.	TB is onherroepelijk verklaard. Voorbereidende werkzaamheden in gang gezet. Bijdrage vanuit MRDH is verleend in 2017
Auto	Realisatie	4	Blankenburgverbinding.	bijdrage in 2017
Auto	Realisatie	5	Rotterdamsebaan.	in uitvoering
Auto	Realisatie	6	Hooipolderweg.	in uitvoering
Auto	Realisatie	7	Steenen Baakplein.	gereed, financiële afronding
Auto	Realisatie	8	Verlengde Veilingroute (Lange Broekweg - Vlietpolderplein).	uitvoering medio 2018
Auto	Planstudie	1	Poorten en inprikkers: • Lozerlaan/Erasmusweg • Prinses Beatrixlaan Rijswijk • N14.	Voor de Prinses Beatrixlaan Rijswijk zijn in 2017 procesafspraken gemaakt, als onderdeel van het MGA proces. Proces wordt doorgezet. Planstudie Erasmusweg/Lozerlaan is in voorbereiding
Auto	Planstudie	2	Noordwestelijke Hoofdroute Den Haag.	in uitvoering
Auto	Planstudie	3	Nieuw Reijerwaard (IJsselmondse knoop).	Planuitwerking (variantenstudie) loopt.
Auto	Verkenningen	1	Samen met wegbeheerders verkennen, prioriteren en agenderen van (potentiële) knelpunten uit de Wegenstudie Haaglanden, Gebiedsverkenning Westland, Wegenstudie stadsregio Rotterdam, MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag:	In het BO MIRT 2017 zijn afspraken gemaakt over op te starten pre-verkenningen en gebiedsuitwerkingen.
Auto	Verkenningen	2	Capaciteitsuitbreiding aansluiting Zoetermeer A12.	
Auto	Verkenningen	3	Bereikbaarheid Voorne Putten en Havengebied.	Verkenning uitgevoerd, gesprek over vervolgafties loopt nog.
Auto	Verkenningen	4	Verbreding N57.	Gebiedsverkenning Bereikbaarheid Voorne-Putten zal in 2018 uitgevoerd worden.
Auto	Verkenningen	5	Aansluitingen A20 Maassluis-Vlaardingen.	Verkenning uitgevoerd.
Auto	Verkenningen	6	Ontsluiting Westland (centrale as en Bruinsmaknoop).	Uitvoering vanaf medio 2018. Integrale verkenning Westland start begin 2018, als een van de afspraken uit het BO MIRT 2017
Auto	Verkenningen	7	N209 bij Benthuizen verlengen richting N11.	Onderdeel van de Lange Termijn Verkenning Boskoop e.o. welke door PZH wordt uitgevoerd
Auto	Verkenningen	8	Aansluitingen A15 en A29 inclusief capaciteit Ridderster West -> Noord.	
Auto	Verkenningen	9	Oeververbinding(en) Rotterdam en Krimpen (N210) (in relatie tot HBAC).	Pre-verkenning wordt uitgevoerd naar aanleiding van afspraken uit het BO MIRT 2017
Auto	Verkenningen	10	Doorstroming/leefbaarheid A44/N44 (tunnel Wassenaar?).	Wassenaar start verkenning in 2017
Auto	Verkenningen	11	Zuidelijke Randweg Den Haag (doorstroming op deze bundel).	Den Haag ontwikkelt tot medio 2018 een totaalvisie van de Zuidelijke Randweg. Op basis daarvan zal bepaald worden of vervolgstappen nodig zijn.
Fiets	Realisatie	1	Zie bijlage B van dit IPVa	
Fiets	Realisatie	2	Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer	in uitvoering
Fiets	Realisatie	3	Leiden-Katwijk (zuid)	oplevering begin 2018
Fiets	Realisatie	4	Verlengde Velostrada Leiden - Den Haag	uitvoering 2018-2020
Fiets	Realisatie	5	Naaldwijk-Wateringen-Rijswijk-Den Haag	uitvoering 2017-2018
Fiets	Realisatie	6	Binnenstad Den Haag-Spoorwijk-Rijswijk-Delft	uitvoering 2018-2019
Fiets	Realisatie	7	Sterfietsroute Binnenstad-Wateringseveld-Wateringen	uitvoering 2018-2019
Fiets	Realisatie	8	Snelfietsroute F15 IJsselmonde (Spijkenisse-Rotterdam Zuid-Barendrecht-Ridderkerk)	uitvoering 2018-2019
Fiets	Realisatie	9	Kruising A4 (exclusief kruising Vliet).	uitvoering door Den Haag
Fiets	Verkenningen	1	Programma fietsverbindingen naar OV knooppunten	
Fiets	Verkenningen	2	Programma fietsenstallingen op OV-knooppunten.	
Fiets	Verkenningen	3	Programma fietsverbindingen, in 2018 onderzoek naar minstens 2 relaties:	
Fiets	Verkenningen		• Binckhorst-Zoetermeer.	
Fiets	Verkenningen		• Leiden-Zoetermeer	
Fiets	Verkenningen		• Kruising Vliet van A4-route.	
Fiets	Verkenningen		• Delft – Rotterdam.	
Fiets	Verkenningen		• Vlaardingen – Rotterdam – Rotterdam Alexander.	
Fiets	Verkenningen		• Rotterdam Alexander – Lansingerland.	
Fiets	Verkenningen		• Kruising A20 (Hofpleinroute).	
Fiets	Verkenningen		• Hellevoetsluis – Rotterdam.	
Fiets	Verkenningen		• Kralingen – Rotterdam Zuid.	
Fiets	Verkenningen		• Hoek van Holland – Naaldwijk.	
Fiets	Verkenningen		• Naaldwijk – Vlaardingen.	
Fiets	Verkenningen		• Hoek van Holland – Den Haag (voornamelijk recreatief).	
Fiets	Verkenningen		• Hoek van Holland – Vlaardingen (voornamelijk recreatief).	
Fiets	Verkenningen		• Rotterdam.	

Bijlage C Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland

Overzicht bijdragen Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland						Edocs24507
Versie 5 oktober 2016						
Nr.	Maatregel		Rijks-bijdrage	VA-MRDH	Derden	Totaal-investering
S0V	Deklaag OWN Marathonweg	VL	800.000		0	800.000
S0R	Deklaag OWN Rozenburg	RD	700.000		0	700.000
					0	
M1	Rondje Krabbepark en even.terrein	VL	1.401.000		1.222.000	2.623.000
M2	Krabbeparkverbinding naar Westwijk	VL			616.000	616.000
M3	Aankleding Krabbepark/plas	VL			1.462.000	1.462.000
M4	Fietspad N-Z bij Volksbos	VL	2.021.000	500.000	600.000	3.121.000
M5	Herinrichting Oeverbos Oost	RE	0		1.554.000	1.554.000
M6	Verbinding Zuidbuurt - Oeverbos	VL	103.000		0	103.000
M7	Fietspad op Delflandse dijk	VL	300.000	300.000	0	600.000
M8	Verleggen knik waterkering	RD	3.655.000		-602.000	3.053.000
M9	Grondwal Rozenburg	RD			1.572.000	1.572.000
M10	Parkweide Oostrand	RD	0		1.639.000	1.639.000
M11	Speeleiland	RD	0		200.000	200.000
M12	Voetpad Groene Gordel	RD	239.000		131.000	370.000
M13	Opknappen Groene Gordel	RD	540.000		0	540.000
M14	Waterharmonica	HH	6.776.860		4.100.000	10.876.860
					0	
M15	Marathonweg	VL	0	1.850.000	3.000.000	4.850.000
M16	Spoorkruising Marathonweg	VL	0	5.450.000	10.650.000	16.100.000
					0	
M17	Krabbepas - Broekpolder	VL	1.288.184		0	1.288.184
					0	
B1	Meerkosten beheer noordoever	RE	797.100		0	797.100
B2	Meerkosten beheer zuidoever	RD	1.338.000		0	1.338.000
					0	
R1	Reservering artikel 7, lid 12 noordoever 70%	VL/HH	954.220		-954.220	
R2	Reservering artikel 7, lid 12 zuidoever 30%	RD	408.951		-408.951	
C1	BTW Compensatiefonds		3.054.545		-3.054.545	
M14	BTW Waterharmonica	HH	1.423.140		-1.423.140	
	Totaal		25.800.000	8.100.000	20.303.144	54.203.144
	tweede tranche cursief gedrukt		incl. BTW			excl. BTW
	Rijksbijdrage inclusief BTW; Prijspeil 2015					
	Maximale storting in BDU door Rijk		22.745.455			

Bijlage D 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