

Bundel van de Commissie Algemeen Bestuur van 13 mei 2020

Agenda bijlagen

BV20.0070 Agenda AB 13-05-2020

- 1 Opening en mededelingen voorzitter
- 2 Inspreker(s)
- 3 Vaststelling verslag vorige vergadering
BV20.0042 Verslag commissie Algemeen Bestuur van 11 maart 2020
- 4 Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen
- 5 Besprekpunten
- 5.a Voortgang ontwikkeling centrum Bergschenhoek
Griffie
U20.01276 Voortgang ontwikkeling centrum Bergschenhoek
- 5.b Vuurwerkvrije gemeente - ingebracht door GroenLinks
Griffie
T20.03088 Besprekpunt commissie AB Vuurwerkvrije gemeente
- 6 Stukken ter advisering aan de raad
- 6.a Financieel mandaat crisismaatregelen - spreektijd 5' 1e/3' 2e termijn
Jan-Willem van den Beukel
T20.05555 beantwoording technische vragen d66 financieel mandaat
T20.05556 beantwoording technische vragen financieel mandaat VVD
Voorstel Raad 15153
U20.02528 Routekaart Corona-crisis en financieel mandaat
T20.03913 routekaart coronacrisis: versie na B&W tbv raad: 2 scenario's per bijlage
U20.01973 Raadsbrief inzake Informatie Stedin
T20.02550 T20.02550 Brief AHC Stedin d.d. 04 maart 2020
T20.02551 T20.02551 Informatiebrief Stedin maart 2020
U20.03720 Reactie fracties op routekaart
- 6.b 1e begrotingswijziging 2020 en begroting 2021 Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond
<P>De zienswijzen over de 1e begrotingswijziging 2020 en de begroting 2021 van de VRR vast te stellen en naar de VRR te zenden</P>
Pieter van de Stadt
Voorstel Raad 15155
I20.09489 Begeleidende brief 1e begrotingswijziging 2020, begroting 2021 en jaarverslag 2019
I20.09490 Begroting 2021
U20.03177 Zienswijze 1e begrotingswijziging 2020 en begroting 2021 VRR
I20.09491 1e begrotingswijziging 2020
- 6.c Zienswijze ontwerpbegroting 2021 MRDH
<P>De zienswijze (U20.03515) op de Ontwerpbegroting MRDH 2021 en het Treasurystatuut MRDH 2021 vast te stellen en deze in te dienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH.</P>
Pieter van de Stadt
Voorstel Raad 15274
I20.07996 Brief MRDH Ontwerpbegroting 2021
I20.10249 Concept ontwerp begroting 2021 en meerjarenbeeld 2022-2024 MRDH
I20.07995 Aanbiedingsbrief ontwerpTreasurystatuut MRDH 2021
I20.10250 Concept ontwerp Treasurystatuut 2021 MRDH
U20.03515 Zienswijze ontwerpbegroting 2021 MRDH
- 7.a Actualiteiten uit het college
- 7.b Actualiteiten uit de commissie

7.c

Verbonden partijen

8

Rondvraag en sluiting

Agenda

Aan de leden van de Commissie Algemeen Bestuur
c.c. College van B&W, MT

Uw brief van/kenmerk	ons kenmerk/afdeling	Bijlage(n)	Lansingerland
	-- Griffie		30 april 2020

Onderwerp	Doorkiesnummer
Agenda	010-8004391/4392
Commissie Algemeen Bestuur	
d.d. 13 mei 2020	

Geachte commissieleden,

Hierbij ontvangt u de agenda voor de vergadering van de Commissie Algemeen Bestuur, te houden op woensdag 13 mei 2020 om 20.00 uur in de raadszaal van het gemeentehuis aan de Tobias Asserlaan 1 te Bergschenhoek.

U bent uitgenodigd deze vergadering bij te wonen.

De agenda voor de a.s. vergadering luidt als volgt:

1. Opening en mededelingen voorzitter
2. Inspreker(s)
3. Vaststelling verslag vorige vergadering
4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen
5. Bespreekpunten
 - 5.a. Voortgang ontwikkeling centrum Bergschenhoek
 - 5.b. Vuurwerkvrije gemeente - ingebracht door GroenLinks
6. Stukken ter advisering aan de raad
 - 6.a. Financieel mandaat crisismaatregelen
 - 6.b. 1e begrotingswijziging 2020 en begroting 2021 Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond
 - 6.c. Zienswijze ontwerpbegroting 2021 MRDH
7. Actualiteiten uit het college
 - 7.a. Actualiteiten uit het college
 - 7.b. Actualiteiten uit de commissie
 - 7.c. Verbonden partijen
8. Rondvraag en sluiting

Hoogachtend,
de voorzitter,
Jan Pieter Blonk

VERSLAG

Commissie Algemeen Bestuur

Datum vergadering : 11 maart 2020

Aanwezig

Commissieleden:

Leefbaar 3B : Marjolein Gielis, Don van Doorn
VVD : Nathalie van Bakel, Ed van Santen, Edwin Vervaet
CDA : Frans Ammerlaan, Terrence Buitendijk
WIJ Lansingerland : Dianne van Heusen
D66 : Brecht Weerheijm
GroenLinks : Marko Ruijtenberg, Anja de Geus
PvdA : Hamid Azzouzi

Voorzitter : Jan Pieter Blonk

Commissiegriffier : Lianne van den Houten

Burgemeester : Pieter van de Stadt

Afwezig

Leefbaar 3B : Johan Philippens
CDA : Matthijs Ruitenbergh
WIJ Lansingerland : Petrine van Olst
CU : Jurjen Dieleman, Paul Lieverse
PvdA : Petra Verhoef
D66 : Ineke den Heijer

1. Opening en mededelingen voorzitter

De voorzitter, om 20.00 uur: Hartelijk welkom. Ik heb een aantal mededelingen te doen. Er zijn nogal veel afwezigen. De heer Philippens is afwezig, mevrouw Verhoef, de heer Lieverse, de heer Dieleman. Mevrouw Den Heijer komt later. Mevrouw Van Olst is ziek, maar daar wil ik iets over zeggen. Zij is geopereerd en ik denk dat we haar als commissie in ieder geval beterschap moeten wensen. De laatste mededeling betreft Lianne van den Houten. Sinds 2007 werkt ze bij de griffie, ze heeft ervaring in alle commissies, ook als waarnemend raadsgriffier. Vanaf begin van deze maand is ze vaste griffier van de commissie AB. Hartelijk welkom. Dat was het, ik ben niets vergeten.

2. Insprekers

De voorzitter: Er zijn geen insprekers.

3. Vaststelling verslag vorige vergadering d.d. 15 januari 2020

De voorzitter: er zijn geen wijzigingsvoorstellen binnen gekomen. Als dat klopt is het verslag vastgesteld.

4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen

De voorzitter: De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Inventarisatie rondvraag:

Er zijn geen rondvragen binnen gekomen.

5. Besprekpunten:

De voorzitter: Er zijn geen besprekpunten. Aanvankelijk stond er één op, maar die is doorgeschoven naar de vergadering van april.

6. Stukken ter advisering aan de raad:

6.a Aanvraag Rijksbijdrage opsporing conventionele explosieven

De heer Van Santen, VVD: Alle gekheid op een stokje, en misschien dat één van de raadsleden mij dat antwoord kan geven dan hoeft de burgemeester dat niet te doen. Ik vroeg me af waarom dit nou een stuk

is, dat op de agenda staat. Wie kan er nou tegen zijn om geld te vragen aan het rijk ergens voor? Dat was eigenlijk mijn vraag. Als iemand van mijn collega's het weet, dan hoor ik dat graag.

Mevrouw De Geus, GL: Ik heb geen antwoord op die vraag, want dat weet ik niet. Ik heb gewoon een stukje voorbereid en dat wil ik graag even voorlezen. Jullie weten misschien dat afgelopen zondag de snelweg A1 tussen Deventer en Twello afgesloten was voor het verkeer, want de explosieven opruimingsdienst defensie heeft daar een V1 uit de Tweede Wereldoorlog ontmanteld. Het projectiel was eerder bij werkzaamheden in een grasland langs de A1 gevonden. Vanmiddag werden meerdere delen van deze bom in Lochem tot ontploffing gebracht. Het gaat totaal om 935 kilo in de komende 3 dagen. In de zomer van 2013 werd er hier langs de A12 in Moerkapelle ook een vliegtuigbom tot ontploffing gebracht. Dat was wel vlakbij Lansingerland. Dus dat hier ook iets ligt, is niet ondenkbaar. Het gaat mij in het stukje over de A1 vooral over 'tijdens werkzaamheden aangetroffen', want dat is waar het om gaat vanavond in de gevraagde beslissing. De aanvraag rijksbijdrage opsporing onconventionele explosieven. Bij grondroerende zaken met een verhoogd risico op het aantreffen van niet-ontplofte explosieven uit de Tweede Wereldoorlog wordt hier onderzoek naar gedaan. Lansingerland benadert dit proactief aan de hand van een risicokaart, gemaakt op basis van archief- en bureauonderzoek en opgetekend uit getuigenverklaringen. De burgemeester is verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare en de veiligheid en treedt hierbij handelend op. Onze fractie is daar zeer tevreden over, over dit proactieve handelen, want het risico op ontploffing van zo'n projectiel is te hoog om te verwaarlozen. Daarom hebben wij hier verder ook geen opmerkingen over deze aanvraag. Ik kan nog wel de bedragen op gaan noemen, maar die kennen we allemaal, denk ik, wel. Dank u wel.

De heer Azzouzi, PvdA: Vanuit de PvdA kunnen we instemmen met dit voorstel. Ik heb wel een vraag aan de burgemeester. In de bijlage staat 'niet gesprongen explosieven'. Die is gedateerd van 2011. Wordt dat nog geactualiseerd? Ik zie daar bedragen en een reserve. Dat was mijn vraag. Dank je.

Burgemeester Van de Stadt: Tegen de heer Van Santen kan ik zeggen: het staat expliciet in de wet dat het een bevoegdheid is van de raad, wat een besluit vraagt van de raad, dus in die zin moet het. Maar één van de zaken die ik graag na onze retraite ook hier in de raad ga voorstellen, is dat we ook zogenaamde hamerstukken gaan kennen voor de raad. We hebben vaker van dit soort formele besluiten, die door u genomen moeten worden. Die kan de griffier natuurlijk ook in één keer als hamerstuk doorgeleiden en dan is dat ook helder. Mevrouw De Geus, dank voor de steun. U zei nog iets over dat de kans dat er hier iets ligt groot. U heeft terecht Moerkapelle genoemd. Rond de A12, met name tussen Kruisweg en Moerkapelle, is heel veel gedumpt in de tijd van oorlog. Zeker, we hebben van die gebieden en die hebben we goed in kaart gebracht, waar het verhoogd is. En tegen de heer Azzouzi: er is geen actualisering gepland, maar ik vind het een goede opmerking. Ik beschouw het maar even zo, ik kan nu niet zeggen dat het hierop wordt geupdate, maar ik vind het wel een goede opmerking. Ik ga er even op terug komen in hoeverre deze nou nog actueel is en of er aanleiding is om hem te actualiseren. U zet me gewoon aan het denken.

De voorzitter: Er is geen behoefte aan een tweede termijn. Dan ga ik ervan uit, dat dit een hamerstuk is voor de raad.

6.b Fractiegelden 2019

De heer Weerheijm, D66: Ik kan dit niet voorbij laten gaan zonder er iets over te zeggen vanavond. Nee, inhoudelijk gezien natuurlijk gewoon prima, dat we verantwoording afleggen voor subsidie. Het is altijd goed dat we weer bonnetjes te zien krijgen, want dat doet je ook weer even helpen herinneren: van wie krijg ik nou nog geld. Ik zat dat thuis te bedenken en toen bedacht ik: ik krijg nog € 17,92 van mevrouw Den Heijer. Maar ja, die is er vanavond helaas niet. Maar daar wil ik het voor vanavond even bij houden. Dank u wel.

De voorzitter: Verder niemand? Dan kan ik constateren dat dit als hamerstuk naar de raad gaat.

7a. Actualiteiten uit het college

Burgemeester Van de Stadt: Ik denk dat het goed is om even, nu we hier zijn, iets te zeggen over het coronavirus en wat te doen. Laat ik voorop stellen: u hoort liefst zo min mogelijk van ons. U krijgt in principe elke week een standaard update vanuit de veiligheidsregio. Die zal ik zelf aan u doorgeleiden, om niet alles volgens het systeem te doen één op één. Ik krijg hem doorgaans vrijdagmiddag binnen en dan krijgt u hem door, dan krijgt u één keer per week een overzicht van de laatste stand van zaken. Zelf wordt ik elke dag geïnformeerd door de veiligheidsregio in een memo, de laatste stand van zaken, maatregelen en dat soort zaken. Het wordt allemaal ambtelijk en in een werkgroep behandeld. In die zin loopt het mooi mee. Elke maandagochtend beginnen we de week in Rotterdam met het hele bestuur van de veiligheidsregio onder leiding van de regioburgemeester om alle melding te doen. Eén van de

afspraken die we daarin hebben gemaakt, is dat we als burgemeesters proberen zo min mogelijk te communiceren, zoals gezegd, in de zin van: het is geen crisis van ons. Het is een crisis van experts, medici. Die moet u vooral horen, dat zijn degenen die er verstand van hebben. Als wij daar doorheen gaan praten, ontstaat er eerder verwarring, dan duidelijkheid. Daar heeft de regioburgemeester toe opgeroepen en daar steun ik hem vol overtuiging in. Verder hebben we hier intern een werkgroep aan het werk. Zij bereiden van alles voor. Dat betekent dat we ons zelfs voorbereiden op sluiting van het gemeentehuis en dat soort zaken. De werkvloer wordt voorbereid om als dislocatie op te treden. We zijn druk bezig met thuis werken van medewerkers mogelijk te maken, want niet iedereen kan tegelijk thuis werken, want dat staat de server niet toe. Uitbreiding servercapaciteit. Alle nieuwe apparatuur zou geleverd worden in deze tijd, maar dat heeft vertraging opgelopen. Dat blijft ergens in China hangen. Wat er geleverd is, gaat vooral naar die medewerkers die cruciale functies hebben. Denk aan bevolkingszaken, administreren van geboorte- en sterftegevallen en dat soort zaken. Dat brengen we allemaal in kaart, zodat essentiële zaken ook door kunnen lopen bij de gemeente als we meer ziektes hebben. Het bedrijfscontinuïteitsplan is daartoe geactualiseerd en ook gedeeld met de veiligheidsregio. We hebben scenario's in kaart gebracht van wat er zou kunnen gebeuren. Inmiddels hebben we sinds vandaag onze Brabantse medewerkers ook verlof gegeven om thuis te werken. Dat zijn er overigens nog acht, die helemaal vanuit Brabant hier dagelijks heen komen. De website houden we natuurlijk actueel. Daarop wordt vooral gewezen naar RIVM en GGD. Daar zitten de zaken. Ten aanzien van evenementen, waar nogal wat vragen over zijn, landelijk. Als veiligheidsregio hebben we een afwegingskader gemaakt, wat een houvast biedt voor de burgemeester om te besluiten of evenementen wel of niet door kunnen gaan, maar het blijft altijd lokaal maatwerk natuurlijk. Naar het laatste nieuws zijn er vier gevallen in onze gemeente, drie uit noord Italië en één via contact. Allemaal herleidbaar. In de veiligheidsregio zijn allen, behalve één, herleid tot de bron. Wat dat betreft kunnen we zeggen: het is nog steeds onder controle. Maar ik hoorde iemand zeggen: het is altijd onder controle, tot je de hoek omslaat, want dan sta je weer voor onverwachte zaken. Het is dus waardevol tot dit moment, zal ik maar zeggen. Maar dan weet u: we zitten er bovenop, we zijn goed voorbereid als veiligheidsregio en als gemeente. Verder hopen we natuurlijk dat we het keurig in de hand houden. Dank u wel.

De heer Van Santen, VVD: Ik had één vraag. Goed om te horen, trouwens, dit. U had het over het sluiten van het gemeentehuis, dat u zich daarop voorbereidt. U zult er ongetwijfeld aan gedacht hebben, maar hoe gaat dat dan als mensen al afspraken hebben hier om zaken te regelen et cetera? Hoe gaat de gemeente daar aan werken? Burgemeester Van de Stadt: Laten we er voorlopig van uit gaan, dat we het gemeentehuis niet gaan sluiten. Laten we daar even op hopen. Mocht het zover komen, kijk, we werken vooral op afspraken. Mensen zullen dan gebeld worden, afspraken worden verplaatst of uitgesteld. Dat is een afweging. Dat is één van die scenario's, wat is spoedeisend, wat is niet spoedeisend? Daarom moet je ook weten welke medewerker, welke diensten perse moeten draaien. En waarvan kan je zeggen: komt u over 2 weken terug. Ik kan me voorstellen dat als iemand een paspoort nodig heeft omdat hij op zakenreis moet, voor zover er nog gevlogen wordt, hij toch een paspoort moet kunnen krijgen. Dat soort zaken. Die afweging wordt gemaakt, is gemaakt. Dat laat ik vooral aan de experts van de organisatie over.

7b. Actualiteiten uit de commissie

Geen opmerkingen.

7c. Verbonden partijen

Geen opmerkingen.

8. Rondvraag en sluiting

De voorzitter, om 20.19 uur: Hartelijk dank voor uw aanwezigheid. U heeft nog een hele avond voor u. Dat is anders dan gisterenavond, want die is nog niet afgelopen, die gaan we maandag voort zetten. Wel thuis.



De leden van de Gemeenteraad
Postbus 1
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

**Dienstverlening & Bedrijfsvoering
Bestuur & Communicatie**

Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie

Koen van Wijk

Telefoon

14 010

E-mail

koen.van.wijk@lansingerland.nl

Website

www.lansingerland.nl

Verzenddatum 17 maart 2020

Ons kenmerk U20.01276

Uw brief van

Onderwerp **Voortgang ontwikkeling centrum
Bergschenhoek**

Geachte leden van de gemeenteraad ,

Het goed functioneren van de 3 dorpskernen is belangrijk voor onze gemeente. Levendige en bruisende centra zijn waardevol voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers. Daarom investeren we in leefbare dorpen en economisch vitale centra, waarbij iedere kern een eigen aanpak kent. Graag informeren wij u over de voortgang van de ontwikkeling van het centrum van Bergschenhoek.

Centrumontwikkeling

In 2019 is de centrumvisie voor Bergschenhoek vastgesteld. Met de vaststelling van de begroting 2019-2022 is € 1.500.000,- beschikbaar gesteld om in het centrum van Bergschenhoek te investeren. Op basis van deze besluiten zijn stappen gezet om de doelen zoals geformuleerd in de centrumvisie te bereiken. Hiertoe is onder andere een stuurgroep opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de BIZ, ondernemers, vastgoedeigenaren en bewoners van het centrum. De stuurgroep is gevraagd om op basis van de centrumvisie input te geven voor het definitief ontwerp voor de herinrichting van het centrum. De stuurgroep heeft daarbij gesteld dat een belangrijk randvoorwaarde voor een succesvolle uitvoering van de visie en bijbehorende inrichting een zo stevig mogelijk fundament is. Samen met de centrummanager heeft de stuurgroep daarom veel inzet gepleegd op het benodigde draagvlak onder ondernemers en bewoners. Ook is er ingezet op een verbetering van de interne en externe communicatie en de verdere professionalisering van de BIZ. Een belangrijke mijlpaal van de stuurgroep was de oplevering van het Programma van Eisen in november 2019.

Voortgang stuurgroep

Op 12 februari jl. heeft de stuurgroep het college per brief geïnformeerd over de recente voortgang. De portefeuillehouder heeft de stuurgroep daarop uitgenodigd voor een gesprek om de inhoud van de brief te bespreken. De stuurgroep concludeert dat ondanks de inzet van zowel de stuurgroep als de gemeente het gewenste tempo en het gewenste draagvlak achterblijft bij de planning en ambitie. Als belangrijke oorzaak wordt de - soms langlopende - moeizame verhouding tussen winkeliers onderling en de beperkte betrokkenheid van veel winkeliers bij het gehele proces genoemd. De wenselijkheid van een impuls voor het centrum van Bergschenhoek is breed gedeeld, maar onderlinge tegenstellingen en verschillen van

inzicht bemoeilijken de voortgang. Daarnaast is er gedurende het proces geconstateerd dat het qua kostenefficiëntie en het beperken van overlast beter is de structurele aanpassingen in het kader van de herinrichting in het centrum aan te laten sluiten bij de aanpassing van de riolering, welke gepland staat in 2021. Wel worden op korte termijn minder ingrijpende aanpassingen opgepakt.

Vervolg

Na het overleg tussen de stuurgroep en de portefeuillehouder heeft een deel van de stuurgroep verzocht om een onderhoud met de portefeuillehouder en is een tweede brief aan het college gestuurd. Uit dit onderhoud en de brief wordt duidelijk dat er ook in de stuurgroep verdeeldheid is. De stuurgroep is de gesprekspartner voor het college aangaande de herinrichting van het centrum van Bergschenhoek. Het college verwacht van de stuurgroep dan ook een eenduidig en onverdeeld standpunt. De portefeuillehouder nodigt de stuurgroep uit om de verwachtingen en het vervolg te bespreken.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop followed by a horizontal stroke and a small upward flick.

Lucas Vokurka
Secretaris

A handwritten signature in blue ink, featuring a stylized 'P' followed by a series of connected loops and a long horizontal stroke.

drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

AGENDEREN BESPREEKPUNT COMMISSIE

Registratienummer : (In te vullen door de raadsgriffie)	
De commissie Algemeen Bestuur, in vergadering bijeen d.d. 8 april 2020	
Onderwerp: Vuurwerkvrije gemeente	
Reden om het onderwerp op agenda te plaatsen: De afgelopen jaarwisseling is er een brede maatschappelijk discussie ontstaan over het afsteken van consumentenvuurwerk. In de gemeente Lansingerland is door de gemeente een flitspeiling gedaan, het weekblad Hart van Lansingerland heeft een enquête uitgevoerd en op initiatief van de fracties van D66 en VVD is er een beeldvormende avond geweest met presentaties van de brandweer, politie en ambtenaren. Tevens zijn er de Tweede Kamer voorstellen gedaan om vuurpijlen en knalvuurwerk te verbieden alsmede door de fracties van GroenLinks en de PvdD om alle vuurwerk vanaf F2-niveau te verbieden. Uit de peiling en enquête kwam als belangrijkste conclusie naar voren dat 65% van de inwoners van Lansingerland overlast ervaart, dat 69% van de inwoners voor een totaalverbod is en dat 65% van de inwoners voor een centrale vuurwerkshow is. Wetende dat zowel de VRR in mei de personeelsbezetting in kaart moet gaan brengen voor jaarwisseling alsmede dat de detailhandel de bestellingen moet gaan doen voor de verkoop is dit het juiste moment om deze bespreking nu te houden. GroenLinks heeft derhalve de volgende vragen aan de overige fracties en de portefeuillehouder: - zijn de fracties en het college het eens dat (knal)vuurwerk een grote schadebrenger aan mens, milieu en materieel is? Met het afsteken hebben met name COPD-patiënten grote last, er komen zware metalen de vrije natuur in, de leefwereld van wilde dieren heeft te kampen met ernstige schade en er was in de nacht van 2019/2020 voor €39K aan schade. - Rotterdam heeft in januari ingestemd met een totaalverbod, zijn de overige fractie en het college niet bevreesd dat men Lansingerland zal gaan gebruiken als uitwijkplaats voor het afsteken van vuurwerk wat de overlast mogelijk negatief zal gaan beïnvloeden? - Het college heeft, bij monde van wethouder Fortuyn, gezegd de Rotterdamse lijn te gaan volgen, nu Rotterdam besloten heeft tot een totaalverbod, wat houdt dit in voor het beleid in Lansingerland? - Is het college genegen om een onderzoek te gaan naar de mogelijkheid van een totaal afsteekverbod van vuurwerk in de gemeente? Nu ook de Korpschef van de politie eenheid Rotterdam, Hans Vissers, bekend heeft gemaakt dat een totaalverbod makkelijker te handhaven is dan een gedeeltelijk verbod en ook de directeur van de VRR, Arjen Littooi, voor een totaalverbod is. - Is het college genegen om een onderzoek te doen naar de mogelijkheid van een afsteekverbod van vuurwerk van de klassen F2 en F3? - Is het college genegen om onderzoek te doen naar een verbod op de verkoop van consumentenvuurwerk in de gemeente? - Wat is het standpunt van de overige fracties op de laatste drie vragen, zijn zij voorstander van een verbod op het afsteken danwel verkopen van vuurwerk? - Wat is het standpunt van de overige fracties en het college om de mogelijkheid te onderzoeken van één of meerdere centrale vuurwerkshows, georganiseerd samen met de lokale middenstand?	
Te bespreken in commissie: Algemeen Bestuur	
Ondertekening en naam, GroenLinks Marko Ruijtenberg	

**FORMULIER BEANTWOORDING TECHNISCHE VRAGEN
TER VOORBEREIDING COMMISSIE BESPREKING**

Betreft commissie	AB 13 mei 2020
Nummer en naam agendapunt:	6a
Vraag van	Ineke den Heijer, D66
Vraag:	1. In het raadsvoorstel wordt gesteld dat 5 miljoen nodig is voor de crisismaatregelen ter bestrijding van de corona crisis. Dit bedrag is niet verder gespecificeerd, in de presentatie wordt een heel globaal beeld gegeven. kan er echt geen globaal overzicht gemaakt waar de 5 miljoen voor nodig is? Wat zou het bedrag zijn dat nodig is wanneer er voor een ander CPB scenario wordt gekozen ? 2. Kan er in dit overzicht ook worden meegenomen welke lokale maatregelen de gemeente verplicht is om te doen en welke de gemeente zelf aanvult? 3. In het raadsvoorstel wordt gesproken over noodzakelijke en incidentele uitgaven, bijvoorbeeld rondom kwijtscheldingen van belastingen. Worden hierbij alle aanvragen vanuit de maatschappij gehonoreerd of worden er bepaalde criteria gehanteerd, en in dit laatste geval wat voor criteria?
Beantwoording:	1. Het bedrag van € 5 miljoen in de bestemmingsreserve crisismaatregelen is bestemd voor alle kosten in 2020 en 2021 die niet zijn begroot -dus extra zijn- als gevolg van de Coronacrisis en voor de extra maatregelen die het college moet gaan nemen en al heeft genomen. Voor het overgrote deel gaat het hierbij om de uitvoering van wettelijke taken en ‘open-einde-regelingen’. Zonder dekking voor deze kosten zal er een tekort bij de jaarrekening ontstaan. Ordentelijk begrotingsbeleid betekent dat gedurende het uitvoeringsjaar (2020) al wordt voorzien in dekking van kosten die onoverkomelijk op de gemeente afkomen. We weten dat er onvermijdelijke kosten gemaakt zullen moeten worden, maar we weten nog niet hoeveel dat zal zijn. We weten ook nog niet of, en in hoeverre, het Rijk de gemeenten zal tegemoetkomen bij de extra kosten als gevolg van deze crisis. Met ons handelen willen we daar niet op wachten. Het college wil voorkomen dat elke extra voorgenomen kostenpost (i.c. begrotingsoverschrijding) apart aan de raad moet worden voorgelegd in een begrotingsmutatie. Die werkwijze zou in deze crisistijd teveel tijd kosten en slagvaardig opereren door het college bemoeilijken. Eerder is aangegeven dat de post Onvoorzien bij uitstek bedoeld is voor onvermijdelijke gebeurtenissen en risico's. In de Begroting 2020 is dat gesteld op € 50.000, maar voor 2020 is dit bedrag al bestemd voor de 5 Mei viering. Het reguliere bedrag in deze post is volstrekt onvoldoende voor de calamiteit waar Lansingerland nu mee wordt geconfronteerd. Voor de Coronacrisis en de daaruit voortkomende recessie denkt het college dat een budgettaire buffer van € 5 miljoen realistisch is om alle daaraan gekoppelde extra kosten op te kunnen vangen. Met een

	begrotingstotaal van € 149 miljoen is dat ca 3,3%. De financiële impact van de huidige omstandigheden wordt door het CPB (fors) negatief ingeschat, namelijk in 2020 -1,2% bbp (krimp) en zelfs van -7,7% in het meest zwarte scenario. Dat zijn ongekennde percentages. Een buffer die het college nu voorstaat van 3,3,% is daarbij redelijk en zeker niet buitensporig. In komende maanden ontstaat meer duidelijkheid over de duur en diepte van de crisis en de daaruit volgende economische recessie. Mocht daarbij een slechter of donkerder scenario passender zijn, dan zal het college een nieuw beeld schetsen hoe de financiële impact van de Coronacrisis voor Lansingerland in budgettaire zin uitpakt en de reserve hierbij betrekken. Onduidelijk is nog wat de omvang van deze extra kosten zal zijn en welke impact dit bijvoorbeeld ook (tijdelijk) heeft op het gemeentefonds. Het college stelt daarom voor, gegeven deze onzekerheden, en de omvang van deze crisis vooralsnog een bedrag van € 5 miljoen opzij te zetten. We zonderen daarmee een deel van ons eigen vermogen (algemene reserve) af inclusief een specifiek bestedingsdoel. Het is niet zo dat dit geld ook daadwerkelijk helemaal op gaat. Dat hangt van de feiten en omstandigheden af. Geld dat achteraf niet nodig bleek te zijn vloeit weer terug naar de algemene reserve. Wat betreft inschattingen voor te maken kosten moet bijvoorbeeld gedacht aan: - hogere lasten voor bijstandsuitkeringen. Als we uitgaan van bijvoorbeeld een stijging van 20% dan is dat in Lansingerland ca 120 personen en vergt dat € 1,8 miljoen per jaar (o.b.v. een gemiddelde uitkering van € 15.000). De toegenomen bijstandsaanvragen in 2020 lopen naar verwachting grotendeels door in 2021. Als de toename twee jaar aanhoudt dan bedraagt dit ca € 3,6 miljoen. Vooralsnog hebben we daar binnen de BUIG-gelden geen dekking voor. De bestemmingsreserve Crisismaatregelen is dan het eerste vangnet. - hogere uitvoeringskosten. Stel dat 6 medewerkers 2 maanden extra nodig zijn voor uitvoering van de Tozo dan is al ca € 100.000 extra nodig. - gederfde inkomsten uit belastingen en heffingen. Stel dat uiteindelijk 5% -ondanks een betalingsregeling- niet kan betalen, dan hebben we het al in 2020 over € 750.000. Als dat in 2021 zich doorzet, is de bestemmingsreserve van € 5 miljoen al ontoereikend. Tot slot nog de volgende duiding. In de Nota risicomanagement / Reserves en voorzieningen die de raad heeft vastgesteld is aangegeven dat in geval van grote (natuur)rampen -en de Coronacrisis mag daar onder worden geschaard- extra kosten gedekt kunnen worden uit de Algemene Reserve. Met de vorming van de bestemmingsreserve wordt dat bedrag geormerkt: alleen kosten die het gevolg zijn van de Coronacrisis mogen ten laste van deze reserve worden genomen. Dat beperkt dus de bestedingsrichting. Het karakter van een bestemmingsreserve is óók dat een onbenut deel weer kan vrijvallen. Het college wil hierover met behoud van de informatiemomenten vanuit de actieve informatieplicht, binnen de reguliere p&c verantwoording afleggen, dat gebeurt naast de Jaarrekening 2020 dus ook in de zomerrapportage en de Slotwijziging. 2. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 1 is er geen specificatie van het bedrag op voorhand. Het college heeft een grove schatting gemaakt, op basis van scenarioplanning zoals hierboven beschreven. Het doel van
--	--

	de reserve is vooral rust en stabiliteit creëren zodat het college in deze Corona crisistijd bestuurlijk kan doen wat er nodig is. Hieronder vallen bijvoorbeeld wettelijk taken, zoals op gebied van openbare orde en handhaving, verstrekking van bijstandsuitkeringen en ook uitvoeringskosten voor bijvoorbeeld de ondersteuningsregeling aan ondernemers (Tozo). Daarnaast worden landelijke richtlijnen (die niet altijd wettelijk zijn) vertaald in lokale aanpak. Zoals bijvoorbeeld mogelijkheden om uitstel van lokale belastingen aan te vragen in geval van liquiditeitsproblemen, uitstel van huur of leges etc. Belangrijk om te melden is dat het college ook niet zomaar geld als subsidies of leningen kan gaan verstrekken aan bijvoorbeeld ondernemers in getroffen sectoren. In geval dat wenselijk is, zouden hiertoe eerst kader stellende regels van de Raad voor moeten komen (verordeningen/subsidiebeleid etc.). Zie ook de beantwoording van vraag 1 over wijze van (proactieve) informatie en verantwoording. 3. Het college hanteert voor iedereen dezelfde criteria t.a.v. het kwijtschelden of uitstellen van belasting(betalingen). Voor inwoners en natuurlijke personen die een bedrijf of zelfstandig beroep uitoefenen zijn deze criteria vastgelegd in de verordening kwijtschelding 2020. Voor bedrijven (rechtspersonen) kennen we geen kwijtscheldingsbeleid t.a.v. belastingen. Op verzoek van belastingplichtigen kan er door de invorderingsambtenaar wel uitstel van betaling worden verleend. Criterium daarbij is dat er sprake moet zijn van (tijdelijke) aantoonbare liquiditeitsproblemen. Kwijtschelden is vooralsnog niet aan de orde. In enkele gevallen is ten aanzien van de leges de hardheidsclausule toegepast en zijn leges kwijtgescholden/ingetrokken. Bijvoorbeeld t.a.v. evenementen die door de crisis niet door gaan/zijn gegaan.
--	---

**FORMULIER BEANTWOORDING TECHNISCHE VRAGEN
TER VOORBEREIDING COMMISSIE BESPREKING**

Betreft commissie	AB 13 mei 2020
Nummer en naam agendapunt:	6a
Vraag van	Ed van Santen, VVD
Vraag:	Ik heb een vraag m.b.t. het aflossen van schulden nu de opbrengst van de verkoop van Eneco is ontvangen. In een eerdere beeldvorming werd aangegeven dat het college optimistisch is om een deel van de schulden vroegtijdig af te lossen. 1 Tijdens de onlangs gehouden beeldvorming werd echter aangegeven dat vroegtijdig aflossen van leningen niet meer aan de orde is. Kunt u aangeven wat de reden hiervan is? 2 Als de reden is dat banken niet mee willen werken, heeft u daarvan een schriftelijke bericht ontvangen? Zo ja, mogen wij hier een kopie van ontvangen? 3 Als de reden is de hoogte van de boeterente, kunt u ons een berekening doen toekomen waaruit blijkt wat de hoogte is van het per saldo (negatieve) resultaat?
Beantwoording:	1. Zoals aangegeven in de beeldvorming is er in november en december 2019 ambtelijk contact geweest met zowel de BNG Bank als de NWB Bank over de mogelijkheid van vervroegd (buitencontractueel) aflossen op het moment dat de gemeente Lansingerland grote liquiditeiten zou hebben als gevolg van de verkoop van de Eneco-aandelen. Op dat moment heeft de BNG Bank aangegeven daar wel mogelijkheden te zien, onder voorbehoud van goedkeuring van de directie BNG Bank. Een besluit daarover zou pas worden genomen bij het feitelijke verzoek van Lansingerland. Dat laatste was natuurlijk afhankelijk van het gerealiseerd zijn van de verkoop van de aandelen Eneco. De NWB Bank had daartoe geen mogelijkheden. Op grond van die informatie is de raad op 19 december 2019 geïnformeerd (zie U19.09839). Toen de verkoop gesloten was, heeft de BNG Bank voor alle gemeenten die betrokken waren bij de verkoop van de Eneco-aandelen een informatieve bijeenkomst georganiseerd waarin is medegedeeld dat de directie een besluit had genomen voor geen enkele gemeente vervroegd (buitencontractueel) aflossen toe te staan. Het totaal bedrag van de verkoop van Eneco-aandelen bedraagt ruim € 4 miljard. Een groot deel van de betrokken gemeenten hebben leningen lopen bij de BNG Bank. Toestaan dat bij één

	gemeente wel vervroegd wordt afgelost, schept een precedent voor alle gemeenten, was de redenatie van de BNG Bank. Beleid is om 90% van de aandelen portefeuille uit te zetten bij overheden. Dat percentage zou bij vervroegd aflossen door meerdere gemeenten niet meer haalbaar zijn. Vervolgens hebben we in maart en april 2020 ambtelijk contact gehad met de NWB Bank voor het verkennen van vervroegd aflossen. Dat zou nu wel mogelijk zijn, ware het niet dat de huidige marktrente verder is gedaald vergeleken met december jl. De boeterente (agio) die we nu zouden moeten betalen bij vervroegd aflossen is dermate hoog dat het voordeel van het wegvallen van rente niet compenseert: Lansingerland zou er dan geld op toe moeten leggen. 2. Zie bovenstaand antwoord. De gewijzigde beleidslijn van de BNG Bank is niet schriftelijk gedaan, maar aangekondigd in de informatieve bijeenkomst. Daaraan voorafgaand en daarna is er nog apart ambtelijk overleg voor nadere toelichting geweest met de accountmanager van BNG Bank waar wij regelmatig overleg mee hebben. 3. Alleen de NWB Bank werkt mee aan het vervroegd (buitencontractueel) aflossen van de lening. Een pro-forma berekening die wij hadden opgevraagd laat zien dat het te betalen agio (boeterente) uitkomt op € 858.000 hetgeen aanzienlijk hoger is dan de bespaarde rente (€ 623.000). De BNG heeft aangegeven wel mee te willen werken aan een herstructurering van de lening portefeuille waarbij de rente en looptijd van onze leningen kan worden aangepast. Onze schulden nemen dan niet meteen af, maar onder betaling van agio kan wel het rentepercentage worden verlaagd. Recent ontvingen wij de berekening hiervan. Conclusie is dat met de huidige rentestanden de gemeente per saldo circa € 700K meer kwijt is aan agio dan de toekomstige rentebesparingen. Bedrijfseconomisch gezien is dat dus niet aantrekkelijk op dit moment. Doordat de rente waarmee de BNG rekent voor het agio nu voor diverse leningen negatief is ontstaat er geen voordeel voor de gemeente. Het is dan financieel aantrekkelijker de rente op de huidige schulden te blijven betalen in plaats van in 1x nu een hoger bedrag. Zoals in de beeldvorming op 8 mei j.l. aangegeven kan, als de rentestanden wijzigen, een andere situatie ontstaan en daarom volgen we dit dossier week op week.
--	---

Raadsvoorstel



Datum Raad
28 mei 2020

Portefeuillehouder
Jan-Willem van den Beukel

Registratienummer
BR2000032

Onderwerp
Financieel mandaat crisismaatregelen

Gevraagde beslissing

De raad wordt gevraagd een financieel mandaat te verlenen voor de uitvoering van de crisismaatregelen, en daartoe:

1. Een bestemmingsreserve Crisismaatregelen in te stellen en € 5 miljoen te onttrekken aan de Algemene Reserve en dit toe te voegen aan deze reserve.
2. Een bestemmingsreserve Financieringsstructurering in te stellen en € 10,3 miljoen te onttrekken aan de Algemene Reserve en dit toe te voegen aan deze reserve.
3. Aan de bestemmingsreserve Sociaal Domein een bedrag toe te voegen van € 4 miljoen ter dekking van de extra kosten op dat terrein. Voorgesteld wordt dit bedrag aan de Algemene Reserve te onttrekken en toe te voegen aan deze reserve.

Samenvatting

Zoals aangegeven in brief U20.02528 aan de Raad over de routekaart Corona-crisis en financieel mandaat zijn de crisismaatregelen uitzonderlijk; het college en de organisatie hebben nu incidenteel budget nodig om deze maatregelen te kunnen uitvoeren. De post Onvoorzien in de Begroting 2020 is daarvoor verre van toereikend, maar de reservepositie van onze gemeente is daarentegen uitermate sterk. We hebben een algemene reserve van ten minste € 80 miljoen. Daarbij komt nog de opbrengst van de verkoop van de Eneco-aandelen van € 137,6 miljoen die in 2020 aan de reserve zal worden toegevoegd. De gemeente is dus goed in staat om een aantal financiële maatregelen op te vangen.

Wij vragen daarom de Raad het college een financieel mandaat te geven voor:

1. de uitvoering van de Corona-crisismaatregelen,
2. het wegvallen van de dividendinkomsten als gevolg van de terugval bij de Stedin-dividenden en de verkoop van Eneco-aandelen,
3. voor de tijdelijke overbrugging van de structurele tekorten in het Sociaal Domein (Jeugdhulp, WMO).

Nadrukkelijk willen wij voor dit mandaat dekking zoeken bij de algemene reserve van ca € 80 miljoen. Dat is immers onze (grote) appel voor de dorst als de omstandigheden echt zwaar weer laten zien. De opbrengst van de verkoop van Eneco-aandelen tasten wij niet aan. Het ligt in de rede over die aanwending te spreken als de Corona-crisis geheel is bezworen. Er is vooralsnog geen reden om af te wijken van de lijn zoals met u gedeeld in de brief van 19 december 2019.

Ad 1. Het college stelt voor om € 5 miljoen te bestemmen in de reserve Crisismaatregelen. Bij deze reserve gaat het om de noodzakelijke en incidentele uitgaven voor bijvoorbeeld (voor)financiering van uitkeringen, eventuele kwijtschelding van belastingen en leges en uitgaven om extra capaciteit te regelen om de crisismaatregelen uit te kunnen voeren (formatie om piek in uitkeringsverzoeken en verstrekken van bedrijfsleningen op te vangen). Als er later in het jaar meer duidelijkheid bestaat over de ontwikkelingen en de effecten van de maatregelen, zal het college concrete verantwoording afleggen over de besteding van dit geormerkte budget.

Ad 2. De structurele terugval in het Stedin-dividend veroorzaakt tot en met 2024 een gat van ca € 5,3 miljoen. De verkoop van Eneco-aandelen heeft als gevolg dat de structurele dividendinkomsten wegvallen. Dat vraagt om een structurele oplossing. Wij hebben u in december jl. gemeld dat de vorming van een bestemmingsreserve van € 5 miljoen als tijdelijke overbrugging kan fungeren. Met de bestuursopdracht om de gemeentelijke financieringsstructuur te herzien zou een deel van de dividenddderving kunnen worden gecompenseerd. Voor de totale overbrugging stellen wij een bestemmingsreserve Financieringsstructurering van € 10,3 miljoen voor.

Ad 3. Tot slot vragen wij om een toevoeging van € 4 miljoen aan de bestaande bestemmingsreserve Sociaal Domein. De bestuurlijke opdracht moet voorzien in de hervorming van de Jeugdhulp in onze gemeente. Daar gaan de 'kosten voor de baat uit'; met hervormingsmaatregelen moeten de tekorten in de nabije toekomst worden teruggedrongen. Het raadsvoorstel Investeringsvoorstel veranderopgave Jeugdhulp, uitvoering WMO en bedrijfsvoering Sociaal Domein, waarover u in de Raad van april een besluit neemt, is een eerste stap in hervorming van de Jeugdhulp. Wij verwachten dat ondanks de ingezette hervormingen een deel van de lasten voor Jeugd structureel zal moeten worden bijgesteld. Dit heeft mogelijk ook consequenties voor andere onderdelen van de begroting. Waarbij een en ander ook afhankelijk is van de ontwikkelingen op Rijksniveau (bijvoorbeeld de hoogte van de Algemene Uitkering).

De reserve SD Domein is destijds ingesteld met een tweeledig doel, te weten om de kosten van de Transformatie van het Sociaal Domein te dekken en om de tekorten op de zorg zelf te dekken. Het college vraagt met deze toevoeging aan de reserve SD het volledige mandaat om te doen wat nodig is om tekorten op dit terrein te dekken.

Financiële consequenties

De Algemene Reserve biedt voldoende ruimte om de reserves te vullen.

Verdere procedure

De verantwoording over de besteding van deze bestemmingsreserves zal, zoals gebruikelijk, worden afgelegd in het kader van de reguliere Planning & Control cyclus.

Juridische aspecten

geen

Extern draagvlak/burgerparticipatie

Geen

Duurzaamheid

Geen

Bijlagen

- Brief aan de Raad over de routekaart Corona-crisis en financieel mandaat, U20.02528

Toelichting

Dit raadsvoorstel betreft het verlenen van een financieel mandaat aan het college voor de uitvoering van de crisismaatregelen. Het college stelt voor om van de Algemene Reserve een bedrag van € 5 miljoen af te zonderen in een reserve Crisismaatregelen. Tevens worden twee andere financiële maatregelen voorgesteld, ter formalisering van de in brief U20.02528 aan de Raad over de routekaart Corona-crisis en financieel mandaat genoemde voorstellen.

Raadsbesluit



Datum Raad
28 mei 2020
Registratienummer
BR2000032

Onderwerp
Financieel mandaat crisismaatregelen

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat

- maatregelen nodig zijn om de financiële consequenties van de Corona-crisis het hoofd te bieden.

Besluit(en)

De raad wordt gevraagd een financieel mandaat te verlenen voor de uitvoering van de Coronacrisismaatregelen, en daartoe:

1. Een bestemmingsreserve Crisismaatregelen in te stellen en € 5 miljoen te onttrekken aan de Algemene Reserve en dit toe te voegen aan deze reserve.
2. Een bestemmingsreserve Financieringsstructurering in te stellen en € 10,3 miljoen te onttrekken aan de Algemene Reserve en dit toe te voegen aan deze reserve.
3. Aan de bestemmingsreserve Sociaal Domein een bedrag toe te voegen van € 4 miljoen ter dekking van de extra kosten op dat terrein. Voorgesteld wordt dit bedrag aan de Algemene Reserve te onttrekken en toe te voegen aan deze reserve.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 28 mei 2020,

de griffier,

drs. Marijke Walhout



De leden van de Gemeenteraad
Postbus 1
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Martijn de Quartel/Manus Twisk

Telefoon
14 010

E-mail
info@lansingerland.nl

Website
www.lansingerland.nl

Verzenddatum 10 april 2020
Ons kenmerk U20.02528
Uw brief van

Onderwerp **Routekaart Corona-crisis en financieel mandaat**

Geachte leden van de Raad,

De Corona-crisis vraagt op dit moment uw en onze volle aandacht. Met inachtneming van de maatregelen die het kabinet heeft genomen en de regelmatige informatie die daarover wordt verspreid, neemt de waarschijnlijkheid toe dat de huidige situatie nog maanden zal voortduren. De hele wereld voelt aan dat na deze crisis de wereld ook niet meer hetzelfde zal zijn. Met deze brief leggen wij de Raad een Routekaart voor de bestuurlijke besluitvorming voor en vragen wij een financieel mandaat voor de crisismaatregelen.

We staan aan de vooravond van een nieuwe economische crisis, waarvan nog niet duidelijk is hoe lang die zal duren en hoe diep die zal ingrijpen. Het CPB heeft inmiddels aangegeven dat de recente CEP-ramingen van 3 maart jl. volstrekt zijn achterhaald en geeft in plaats daarvan vier scenario's van de economische impact van de Corona-crisis. Het uitgangspunt bij het lichtste scenario is dat de duur van de contactbeperkingen die het kabinet heeft afgekondigd maximaal 3 maanden aanhoudt; het meest zwarte scenario gaat uit van een periode van 12 maanden. In alle scenario's is er in 2020 sprake van een recessie waarbij de inschatting van de krimp varieert van 1,2% tot zelfs 7,7%. Het lichtste scenario laat al een herstel in het derde kwartaal van dit jaar zien; bij het meest zwarte scenario daarentegen blijft herstel tot ver in 2021 uit.

Er ontstaat een geheel andere economische werkelijkheid

Een paar weken geleden had niemand van ons kunnen bedenken hoe snel en in welke mate COVID-19 ons land zou treffen. Deze nieuwe context dwingt ons om een heroverweging te maken van onze ambities en te bezien wat daarvan nog haalbaar is. De huidige omstandigheden kennen echter nog grote onzekerheden waardoor het nu al doorrekenen van financiële consequenties daarbij weinig meerwaarde levert. Over een week kan het er weer geheel anders uitzien. Om toch een richting te hebben gebruiken wij de CPB-scenario's. Al onze werkprocessen, dossiers en beleidsvoornemens hebben wij gecategoriseerd naar continuïteitstaken (noodzakelijke uitvoering om te voorkomen dat de samenleving en/of de ambtelijke organisatie ontwricht of ernstig aangetast raakt), de plustaken (wettelijke verplicht of nodig in verband met afhankelijkheden met andere partners op de middellange termijn) en taken die

on hold gezet kunnen worden (verschuiven van uitvoering of stopzetten). Dat resulteert in de Routekaart Corona-crisis (T20.03913, zie bijlage) met een bestuurlijke planning die wij regelmatig naar de laatste inzichten zullen bijstellen. Wij nemen ons voor om de Raad ten minste elke 6 weken, of als daartoe een noodzaak is eerder, daarvan een update te geven, met eventueel de financiële implicaties die dan bekend zijn. Gaandeweg de komende maanden wordt steeds meer duidelijk welk scenario het best past bij de dan geldende situatie en vooruitzichten. Deze routekaart is uitgesplitst naar twee scenario's: (1) de lichte variant namelijk het CBP-scenario met een recessie in 2020 en een ingezet herstel aan het eind van 2020 en (2) de zware variant namelijk het CBP-scenario met een recessie in 2020 en 2021 en herstel aan het eind 2021. Wat dat betekent voor de behandeling in diverse commissies en in de Raad wordt in verschillende bijlagen geduïd¹. Voor dit moment gaan we uit van het lichte CPB-scenario. Elke 6 weken heroverwegen we dit, passen wij met voortschrijdend inzicht de Routekaart Corona-crisis aan en leggen dat aan u voor.

De financiële consequenties van de nieuwe economische werkelijkheid voor de gemeentefinanciën worden inherent slechts langzaam duidelijker

Ook op financieel gebied kent de nieuwe situatie grote onzekerheden. Of het Rijk dit jaar met een Meicirculaire zal komen en of dat vervolgens ook al leidt tot (substantiële) aanpassingen in het Gemeentefonds is vooralsnog niet in te schatten. Wel zien wij dat het Rijk momenteel voor de maatschappij diverse financiële steunmaatregelen noemt, waarbij mogelijk een deel van de financiële stromen via de gemeenten gaat lopen. Maar de manier waarop, onder welke voorwaarden en om welke bedragen dat gaat, is nog grotendeels onduidelijk. Zeker is dat de uitvoering van deze (steun)maatregelen bij ons veel aandacht vraagt en dat wij de ambtelijke capaciteit daar adequaat op inrichten. De onzekerheden die op ons afkomen raken eveneens onze planning & control processen.

Bij gevolg stellen wij voor om de timing van de planning en control cyclus aan te passen

Normaliter vragen wij de Raad aan de hand van voorstellen in een kaderbrief om aan het college richting te geven voor het opstellen van de begroting in het najaar. In een gangbaar jaar is een kaderbrief een wenselijk en logisch sturingsinstrument. Daar ligt overigens geen wettelijke verplichting aan ten grondslag. Aangezien het momenteel nog ongewis is of de situatie over een paar weken, of maanden, nog zal lijken op één van de nu geformuleerde scenario's, en het nog allerm minst duidelijk is met welke budgettaire consequenties die gepaard zullen gaan, achten wij het nu niet wijs al een uitspraak te doen over het moment waarop wij een kaderbrief aan de Raad kunnen sturen. Dit traject wordt door de Routekaart Corona-crisis bepaald. Zodra meer duidelijk wordt welk scenario voor Nederland het meest van toepassing lijkt te zijn (eventueel mei of augustus) kan een kaderbrief² behulpzaam zijn bij het opstellen van de Begroting 2021. Mocht dat onverhoopt in augustus nog niet duidelijk zijn, dan is een kaderbrief dit jaar geen geëigend instrument.

Vooruitlopend op de kaderbrief, zien wij nu al drie ontwikkelingen die om actie vragen

1. Ten eerste is al op de korte termijn budget nodig om:
 - De crisismaatregelen snel mogelijk te maken;
 - te voldoen aan de stijgende aanvragen voor levensonderhoud en bijstandsaanvragen van zelfstandigen en de ambtelijke organisatie verder op te lijnen voor de uitvoering daarvan.

¹ Zie voor een leeswijzer het einde van deze brief.

² Een dergelijke Kaderbrief 2021 betekent in dit verband dat het college voor de komende begroting 2021-2024 vooralsnog geen nieuwe beleidsvoorstellen zal doen en daarnaast ook kritisch naar het collegeprogramma zal kijken welke zaken daaruit, gegeven de huidige situatie, nog gerealiseerd kunnen worden of naar latere jaren gefaseerd moeten worden. Daarbij zal de Routekaart Corona-crisis met de driedeling naar continuïteitstaken, plustaken en taken on hold leidend zijn.

Wij verzoeken de Raad om het college een financieel mandaat te geven om datgene te doen dat direct noodzakelijk is in deze bijzondere tijden. Daarom vragen wij u een besluit te nemen over de vorming van een bestemmingsreserve Crisismaatregelen (zie bijgaande raadsvoorstel: Financieel mandaat crisismaatregelen).

Daarnaast zijn er ook al zekerheden in het financiële beeld; helaas met een minteken. Over de Jaarrekening 2019 komen wij nog te spreken, maar er manifesteren zich in ieder geval twee tegenvallers met grote structurele financiële impact, die overigens grotendeels losstaan van de Corona-crisis. Voor elk van deze tegenvallers zijn bestuursopdrachten in uitvoering. Daarvoor is echter een zekere doorlooptijd nodig voordat zij daadwerkelijk effect sorteren. In de huidige omstandigheden van de Corona-crisis is het vinden van structurele oplossingen een des te grotere uitdaging, waarbij wij ook een periode van financiële tekorten moeten overbruggen. Wij stellen u voor om de nu ontstane tekorten tijdelijk af te dekken door middel van de inzet van bestemmingsreserves. Dit voorstel zouden we in andere omstandigheden hebben opgenomen in de kaderbrief, wanneer we zeker wisten dat we deze op het gebruikelijk moment (juli) met u zouden hebben gedeeld. Omdat zoals aangegeven de kaderbrief nog enige tijd op zich kan laten wachten, hechten we eraan u nu al hierin mee te nemen. Het gaat hierbij om:

2. Het meerjarig fors afnemen van het Stedin-dividend en - zoals bekend - de wegvallende dividendopbrengsten door de op 25 maart jl. finaal geworden verkoop van Eneco-aandelen.
3. De uitgaven in het Sociale Domein (Jeugdhulp, Wmo) laten structurele tekorten zien. Zij vergen dan ook structurele oplossingen, maar in tijden van crisis kost dat niet alleen extra tijd maar ook aanzienlijk meer creativiteit.

Ad 2. De structurele dividendinkomsten vallen weg en nopen tot het instellen van een bestemmingsreserve en tot het uitvoeren van een bestuursopdracht herziening gemeentelijke financieringsstructuur

Eind 2019³ hebben wij u geïnformeerd over de verkoop van de Eneco-aandelen en aangegeven dat het structureel ingeboekte dividend van € 1,6 miljoen per jaar vanaf 2021 stopt. Daarbij is aangegeven dat de vorming van een bestemmingsreserve van € 5 miljoen een tijdelijk nadeel kan opvangen. Dat voornemen willen wij nu de verkoop definitief is geworden ook uitvoeren.

Daarnaast moeten wij de Stedin-dividend ramingen naar beneden bijstellen. U bent over deze noodzaak eerdere geïnformeerd in de brief van 10 maart jl. Het is duidelijk geworden dat vanwege de grote investeringen in de energietransitie de liquiditeitspositie van Stedin zodanig onder druk is komen te staan, dat de komende jaren aanzienlijk minder dividend kan worden uitgekeerd. Voor 2021 is een daling van ca € 1,1 miljoen voorzien en dat verloopt stapsgewijs naar een daling van ca € 1,5 miljoen in 2024, in totaal € 5,3 miljoen.

Wij gaan met een bestuursopdracht de gemeentelijke financieringsstructuur geheel herzien met als doel de totale dividendderving te mitigeren. Over de eerste contouren hiervan bent u begin januari 2020 via een presentatie geïnformeerd.

Ad 3. De veranderingopgave in het Sociaal Domein leidt tot additionele uitgaven en vraagt om aanzienlijke voorinvesteringen, die eveneens noodzaakt tot het ophogen van de bestemmingsreserve Sociaal Domein
De bestuursopdracht Veranderingopgave Jeugdhulp, waarover u vorige maand in de commissie heeft gesproken, is nadrukkelijk gekoppeld aan maatregelen die de structurele tekorten verminderen. Een van

³ Brief Proces aanwending opbrengst Eneco d.d. 19 december 2019 (U19.09839)

de belangrijkste maatregelen is het inzetten van praktijkondersteuners bij de huisartsen. Het investeringsvoorstel Veranderopgave Jeugdhulp ligt aan u voor in de raad van april.

Gezien de omvang van de financiële consequenties binnen de lokale jeugdhulp en de Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond wordt u nagenoeg gelijktijdig met deze brief geïnformeerd. Wij doen dat in de brief over de financiële ontwikkelingen Jeugdhulp 2019 en 2020 (U20.01284) en lopen daarmee vooruit op de jaarrapportage Sociaal Domein en de Jaarrekening 2019.

Inzake de Wmo, waarvan de uitgaven sterk stijgen, zijn er helaas maar weinig lokale beïnvloedingsmogelijkheden, nu het Rijk de abonnementsstarieven (AMVB reële prijzen huishoudelijke verzorging) heeft gefixeerd. Dat maakt dat de toenemende lasten als gevolg van de stijging van de doelgroep voor Wmo structureel moeten worden bij geraamd.

Voor structurele oplossingen hebben we nu investeringen nodig en de tijdelijke overbrugging van de tekorten. De ophoging van de reeds bestaande bestemmingsreserve Sociaal Domein met € 4 miljoen kan daar in voorzien.

Verder: intussen werken wij aan de Zomerrapportage 2020 en de Jaarrekening 2019

Naar aanleiding van de bijeenkomst met raadsleden in februari jl. over de moties P&C heeft het college besloten om de Zomerrapportage 2020 eerder in het jaar te publiceren, zodat vaststelling vóór het zomerreces in de Raad mogelijk is. Wij richten ons op juli voor behandeling in de Raad. Deze zomerrapportage zal vooralsnog een voortgangsrapportage op hoofdlijnen zijn over de financiële en beleidsmatige uitvoering van de Begroting 2020. Speciale aandacht zal er zijn voor de ontwikkelingen binnen het gehele Sociaal Domein waarbij er aandacht is voor de financiële cijfers in combinatie met ontwikkelingen en trends op het gebied van aantal lopende ondersteuningstrajecten en de cliënt tevredenheid. De ontwikkelingen in de lokale lasten kunnen dit jaar wel eens een afwijkende trend laten zien; voor opgelegde heffingen zijn inmiddels de betalingsfaciliteiten verruimd en het is goed mogelijk dat de mate van oninbaarheid (fors) zal toenemen. Het ligt dan voor de hand dat wij in de Zomerrapportage daarover rapporteren.

De Jaarrekening 2019 is ambtelijk zo goed als afgerond. Het totale resultaat van de jaarrekening ligt voor de meeste begrotingsonderdelen in lijn met de verwachting bij de slotwijziging 2019. Wel zien we dat de uitgaven voor Wmo, Jeugd en Participatie ten opzichte van de slotwijziging verder zijn opgelopen en deze structureel (via de Zomerrapportage 2020 en de Kaderbrief 2021) bijgesteld moeten worden. In mei 2020 sturen wij u, vooruitlopend op de Jaarrekening 2019, de Jaarrapportage Sociaal Domein. Deze rapportage zal een uitgebreide toelichting en analyse bevatten. De Jaarrekening 2019 staat gepland in de Raad voor juli. Gezien de huidige situatie kan de externe accountant naar verwachting de controles niet tijdig afronden. Vanuit het Rijk is daarom al een signaal afgegeven dat mogelijk de 'deadline' voor de jaarstukken (aanleveren bij de Provincie) verschuift naar september 2020. Wij informeren u daarover als er meer duidelijkheid over bestaat.

Wij vragen u om een driedelig financieel mandaat af te geven

De crisismaatregelen zijn uitzonderlijk; het college en de organisatie hebben nu incidenteel budget nodig om deze maatregelen te kunnen uitvoeren. De post Onvoorzien in de Begroting 2020 is daarvoor verre van toereikend⁴, maar de reservepositie van onze gemeente is daarentegen uitermate sterk. We hebben een algemene reserve van ten minste € 80 miljoen. Daarbij komt nog de opbrengst van de

⁴ In het raadsvoorstel BR1900139 d.d. 20 februari 2020 is de post Onvoorzien van € 50.000 bestemd voor de Viering 75 jaar vrijheid.

verkoop van de Eneco-aandelen van € 137,6 miljoen die in 2020 aan de reserve zal worden toegevoegd. De gemeente is dus goed in staat om een aantal financiële maatregelen op te vangen.

Wij vragen daarom de Raad het college een financieel mandaat te geven voor:

1. de uitvoering van de Corona-crisismaatregelen,
2. het wegvallen van de dividendinkomsten als gevolg van de terugval bij de Stedin-dividenden en de verkoop van Eneco-aandelen,
3. de tijdelijke overbrugging van de structurele tekorten in het Sociaal Domein (Jeugdhulp, Wmo).

Nadrukkelijk willen wij voor dit mandaat dekking zoeken bij de algemene reserve van ca € 80 miljoen. Dat is immers onze (grote) appel voor de dorst als de omstandigheden echt zwaar weer laten zien. De opbrengst van de verkoop van Eneco-aandelen tasten wij niet aan. Het ligt in de rede over die aanwending te spreken als de Corona-crisis geheel is bezworen. Er is vooralsnog geen reden om af te wijken van de lijn zoals met u gedeeld in de brief van 19 december 2019.

Ad 1. Het college stelt voor om € 5 miljoen te bestemmen in de reserve Crisismaatregelen. Bij deze reserve gaat het om de noodzakelijke en incidentele uitgaven voor bijvoorbeeld (voor)financiering van uitkeringen, eventuele kwijtschelding van belastingen en leges en uitgaven om extra capaciteit te regelen om de crisismaatregelen uit te kunnen voeren (formatie om piek in uitkeringsverzoeken en verstrekken van bedrijfsleningen op te vangen). Als er later in het jaar meer duidelijkheid bestaat over de ontwikkelingen en de effecten van de maatregelen, zal het college concrete verantwoording afleggen over de besteding van dit geormerkte budget.

Ad 2. De structurele terugval in het Stedin-dividend veroorzaakt tot en met 2024 een gat van ca € 5,3 miljoen. De verkoop van Eneco-aandelen heeft als gevolg dat de structurele dividendinkomsten wegvallen. Dat vraagt om een structurele oplossing. Wij hebben u in december jl. gemeld dat de vorming van een bestemmingsreserve van € 5 miljoen als tijdelijke overbrugging kan fungeren. Met de bestuursopdracht om de gemeentelijke financieringsstructuur te herzien kan een deel van de dividendderiving worden gecompenseerd. Voor de totale overbrugging stellen wij een bestemmingsreserve Financieringsstructurering van € 10,3 miljoen voor.

Ad 3. Tot slot vragen wij om een toevoeging van € 4 miljoen aan de bestaande bestemmingsreserve Sociaal Domein. De bestuurlijke opdracht moet voorzien in de hervorming van de Jeugdhulp in onze gemeente. Daar gaan de 'kosten voor de baat uit'; met het investeren in hervormingsmaatregelen moeten de tekorten in de nabije toekomst worden teruggedrongen. Het raadsvoorstel Investeringsvoorstel veranderopgave Jeugdhulp, uitvoering Wmo en bedrijfsvoering Sociaal Domein, waarover u in de Raad van april een besluit neemt, is een eerste stap in hervorming van de Jeugdhulp. Wij verwachten dat ondanks de ingezette hervormingen een deel van de lasten voor Jeugd structureel moet worden bijgesteld. Dit heeft mogelijk ook consequenties voor andere onderdelen van de begroting. Waarbij een en ander ook afhankelijk is van de ontwikkelingen op Rijksniveau (bijvoorbeeld de hoogte van de Algemene Uitkering).

Gevraagd besluit

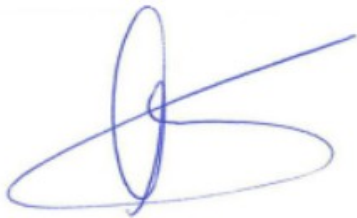
Wij vragen de Raad om in deze moeilijke omstandigheden vertrouwen te hebben in het college. Voortvarend pakken wij de noodzakelijke maatregelen en bestuursopdrachten op. Als leidraad daarbij gebruiken wij de Routekaart Corona-crisis (T20.03913). Wij verzoeken u een besluit te nemen over het bijgaande raadsvoorstel (BR2000032): Financieel mandaat crisismaatregelen over de vorming van de bestemmingsreserve Crisismaatregelen van € 5 miljoen, de vorming van de bestemmingsreserve Financieringsstructurering van € 10,3 miljoen en een toevoeging aan de bestemmingsreserve Sociaal

Domein van € 4 miljoen. Deze budgetten worden van de algemene reserve afgezonderd. Dan resteert nog een algemene reserve (buiten de verkoopopbrengsten Eneco-aandelen) van circa € 60,7 miljoen die ruim boven de gemeentelijke norm van de benodigde weerstandscapaciteit blijft⁵.

Tot slot

De Corona-crisis is voor Nederland en zelfs mondiaal gezien ongekend. De huidige situatie vraagt van ons allen rust om goede keuzes te maken en soms ook onorthodoxe maatregelen te nemen. Onze gemeente is in de gelukkige omstandigheid aardig wat 'vet' op de botten te hebben in de vorm van hoge reserves en veel liquiditeiten en kan dus een financiële 'stoot' hebben.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland



Lucas Vokurka
Secretaris



drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

Leeswijzer Routekaart Corona-crisis (T20.03913)

Zoals aangegeven is de routekaart uitgesplitst naar twee scenario's: (1) de lichte variant, namelijk het CBP-scenario met een recessie in 2020 en een ingezet herstel aan het eind van 2020 en (2) de zware variant, namelijk het CBP-scenario met een recessie in 2020 en 2021 en herstel aan het eind 2021. Vooralsnog gaan wij nu nog uit van de lichte variant. Komende weken/maanden wordt duidelijk hoe we er dan voor staan.

Voor alle zaken is een driedeling gemaakt naar continuïteitstaken, plustaken en taken on hold. Bij de continuïteitstaken gaat het om de hoogste noodzakelijke uitvoering van taken om te voorkomen dat de samenleving en/of de ambtelijke organisatie ontwricht of ernstig aangetast raakt. Bij de plustaken spelen wettelijke verplichtingen mee of zijn er afhankelijkheden op de middellange termijn met andere partners. De uitvoering van on hold taken kunnen we uitstellen, verschuiven of geheel stopzetten. Wat dat betekent voor de diverse commissies en de Raad is als volgt opgenomen. De basis daarbij ligt de oorspronkelijke bestuurlijke planning. Bijlage 1 bevat de onderwerpen die een uitgebreider besluitvormingsproces vergen. In bijlage 2 staan de onderwerpen voor de commissie Ruimte (tot nu toe maandelijks) aangegeven. Bijlage 3 bevat (tot nu toe per kwartaal) de onderwerpen voor de commissie Algemeen Bestuur en Samenleving. Voor dit moment gaan we voor elke bijlage uit van het lichte CBP-scenario. Ten minste elke 6 weken, en als daartoe een noodzaak is eerder, heroverwegen we de overzichten en passen we de Routekaart Corona-crisis aan.

Bijlagen:

- 1) Routekaart Corona-crisis (T20.03913)
- 2) Raadsvoorstel Financieel mandaat crisismaatregelen (BR2000032)

⁵ In de Begroting 2020 is die gesteld op € 39,3 miljoen.

routekaart bijlage 1

Routekaart coronaplanning 2020 raad bijlage 1 - belangrijke besluiten					
eerstvolgende stap raad	Continuïteit / plus / onhold	eerstvolgende moment raad			opmerking
		huidige planning	nieuwe planning scenario CBP licht	nieuwe planning scenario CBP zwaar	
Ruimte & Economie					
Station Rodenrijs: maandelijke voorgangsrapportage	plus	maandelijks cie R	maandelijks cie R	maandelijks cie R	veranderde wereld/burgerparticipatie nu lastig afhankelijk van provincie mogelijke uitstel invoering omgevingswet hoe/wanneer gezamenlijke radenbijeenkomst organiseren? veranderde wereld/overleg nu lastig veranderde wereld/overleg nu lastig veranderde wereld ivm zorgvuldige afweging. Zie raadsbrief U20.02222 planvorming loopt door. Gesprek met stuurgroep is nu niet mogelijk (zie U20.01276) bouw loopt door; raad periodiek informeren over de voortgang
afvalbeleid: raadpleging inwoners kaders/voorkeursscenario BOB	plus	Q1 2020 (25 maart)	Q2 2020 (juli)	in sep te bepalen	
Wilderszijde: masterplan BOB	plus	Q2 2020	Q2 2020 (juli)	in sep te bepalen	
Omgevingsvisie Lansingerland: uitgangspunten/ontw.strategie	plus	Q1 2020 (maart)	Q2 2020 (juli)	in sep te bepalen	
Bleizo West: gezamenlijke radenbijeenkomst	on hold	Q1 2020 (25 maart)	in sep te bepalen	in sep te bepalen	
Holland Rail Terminal: informatiebrief aan raad	on hold	Q1 2020	in sep te bepalen	in sep te bepalen	
Visie Middengebied: beeldvorming	on hold	Q2 2020	in sep te bepalen	in sep te bepalen	
Transitievisie Warmte	on hold	nvt	in sep te bepalen	in sep te bepalen	
Herontwikkeling Berkel C Oost: studie parkeer/Schets woningbouw BOB	plus	Q2 2020	Q4 2020	in sep te bepalen	
centrumvisie Bergschenhoek	on hold	nvt	2021	2021	
Berkel Centrum West	plus	nvt	nvt	nvt	
Samenleving					
Veranderopgave Jeugdhulp: inzet reserve	plus	Q1 2020 (26 maart)	Q2 2020 (april)	Q2 2020 (april)	RB noodzakelijk ivm oplopende structurele kosten
Cultuurhuis Berkel (Blok B): sturingsmodel/aantal stoelen BOB	plus	Q2 2020 (april)	Q2 (juli)	Q2 2020 (juli)	ontwikkelaar heeft uitstel aangekondigd. Besluit is nodig voor fase definitief ontwerp
Accommodatieplan Sport: BOB	plus	Q2 2020	Q2 2020 (juli)	in sep te bepalen	RB noodzakelijk ivm kaderbrief 2021
Integraal huisvestingsplan PO: BOB	plus	Q2 2020	Q2 2020 (juli)	in sep te bepalen	RB noodzakelijk ivm kaderbrief 2021
Inburgering: beleidsplan BOB	plus	Q2 2020 (mei)	Q4 2020	in sep te bepalen	Uitstel wet tot 1 juli 2021
Gezonde leefomgeving: preventieakkoord BOB	on hold	Q3 2020	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/burgerparticipatie nu lastig
Woonzorgopgave kwetsbare jongvolwassenen: informatie	on hold	Q1 2020	in sep te bepalen	in sep te bepalen	relatie met woonvisie en Wilderszijde

Uitleg

De routekaart (T20.03496) is gebaseerd op de bestuurlijke planning van de raad, uitgesplitst in twee scenario's: de lichte variant van het CBP-scenario (recessie in 2020, eind 2020 herstel) en de zware variant van het CBP scenario (recessie in 2020 en 2021, pas in 2021 herstel). Bijlage 1 bevat de onderwerpen die een uitgebreider besluitvormingsproces vergen. In bijlage 2 staan de onderwerpen voor de commissie Ruimte per maand aangegeven. Bijlage 3 bevat per kwartaal de onderwerpen voor de commissie Algemeen Bestuur en Samenleving. Voor nu gaan we voor elke bijlage uit van het scenario CBP licht. Elke 6 weken heroverwegen we dit en maken we een aanpassing op deze routekaart corona. NB. onderwerpen worden slechts in 1 bijlage vermeld.

Legenda

continuïteitsaken = taken ter voorkoming van ontwrichting/aantasting van de samenleving. Taken liggen vast in het continuïteitsplan
 plustaken = wettelijk verplichte taken of taken die op middellange termijn (6-12 maanden) nodig zijn of taken die nodig zijn in verband met afhankelijkheden met andere partners
 onholdtaken = taken die nu en op de middellange termijn in deze situatie niet echt/echt niet nodig zijn. We beoordelen deze taken in september opnieuw
 BOB = beeldvorming - oordeelsvorming - besluitvorming
 RB = raadsbesluit

Routekaart coronaplanning 2020 raad bijlage 2 - maandplanning commissie Ruimte					
eerstvolgende stap raad	Continuïteit / plus / onhold	eerstvolgende moment raad			opmerking
		huidige planning	nieuwe planning scenario CBP licht	nieuwe planning scenario CPB zwaar	
Bekrachtiging geheimhouding cassatiebijdrage	plus		april	april	ivm procedure noodzakelijk
Visie woningbouwontwikkeling Bleiswijk: BOB	plus	maart	april	april	de inhoud van de visie is in beide scenario's nodig
Bp Berkel 1, 1e part herz nieuwbouw PWA/De Kwakel	plus	mei/juni	april	april	bouw loopt door
Regionale energiestrategie	plus		april (beeldvorming) / mei/juni	april (beeldvorming)/mei/juni	afhankelijk van planning regio
Bp Noordeindseweg 252-254	plus	mei/juni	mei	mei	
Verordening woonruimtebemiddeling	plus	mei/juni	mei/juni	mei/juni	raad heeft concept in feb vastgesteld
Verordening splitsing/toevoeging	plus	mei/juni	mei/juni	mei/juni	hangt samen met verordening woonruimtebemiddeling
Bp Oudeland wonen	plus	mei/juni	juni	juni	
GR Bleizo, recreatieschap Rottemeren, bedrijvenschap hoofweg	plus		juni	juni	ivm zienswijze op de begrotingen voor de GR-en
Bp Noordeindseweg 268	plus		juni	juni	zie raadsbrief U20.01472
Scenario verduurzaming integraal beheerplan openbare ruimte OB	plus	maart	juli	juli	ivm uitstel investeringen totdat scenario bekend is
woningbouwontwikkeling driehoek Noordpolder Berkel: OB	plus	april	juli	Q3	ivm uitstel investeringen totdat scenario bekend is. Anders dan raadsbrief U20.01589. Voorwaarde is fysieke BOB
Bp Noordersingel tussen 72 en 74	plus		juli	in sep te bepalen	zie raadsbrief U20.00932
Regeling financiën ruimte voor ruimte groenzoom	plus	mei/juni	Q3	in sep te bepalen	ivm uitstel investeringen totdat scenario bekend is
Bp terrein Van Heijningen Bhoek + welstandscriteria	plus	mei/juni	Q3	in sep te bepalen	
Kabels en leidingenbeleid	plus		Q3	in sep te bepalen	ivm aansluiting omgevingswet
mobiliiteitsvisie ambities, daarna maatregelen: beeldvorming	on hold	april	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/burgerparticipatie nu lastig
Verordening starterslening	on hold	mei/juni	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld
Woonvisie, incl. beleid woonwagens	on hold	Q3	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/overleg nu lastig
Ontwikkelingsstrategie ZoRo/investeringsfonds	on hold		in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/overleg nu lastig
Revolverend fonds duurzaamheid	on hold		in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/overleg nu lastig
Biomassabeleid	on hold		in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/overleg nu lastig
beleid zonne-energie	on hold		in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/overleg nu lastig
Bp Julianastraat pr. Bernhardlaan: OB	plus	april	Q4	in sep te bepalen	ivm uitstel investeringen totdat scenario bekend is
Laadpalenbeleid	plus	Q1	Q4	in sep te bepalen	zie raadsbrief U20.01655
Rioleringsplan - GRP, incl. grondwaterbeleid	plus	Q4	Q4	in sep te bepalen	
Bp locatie Treurniet	plus	Q4	Q4	in sep te bepalen	
Ter informatie commissie Ruimte					
OV tarieven	plus	Q2 (april)	Q2 (april)	Q2 (april)	alleen schriftelijke consultatieronde
RTHA luchthavenbesluit zienswijze procedure	plus	Q2 (april)	Q2 (april)	Q2 (april)	afhankelijk van rijk
Vervoerplan RET	plus		Q2 (april)	Q2 (april)	ter bespreking aanbieden
arbeidsmigranten: toetsingskader	on hold	Q2	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/overleg nu lastig
prestatieafspraken 3B wonen	plus	Q4	Q4	in sep te bepalen	afhankelijk van woonvisie

Routekaart coronaplanning 2020 raad bijlage 3 - kwartaalplanning Samenleving en Algemeen Bestuur					
eerstvolgende stap raad	Continuïteit / plus / onhold	eerstvolgende moment raad			opmerking
		huidige planning	nieuwe planning scenario CBP licht	nieuwe planning scenario CBP zwaar	
Commissie Samenleving					
rekenkameronderzoek Schuldhulpverlening	plus/on hold		in mei te bepalen	Q2 (juni)	afhankelijk van rekenkamer, overleg is gepland
GR Jeugd, VRR, GGD	plus	Q2	Q2 (juni)	Q2	ivm zienswijze op de begrotingen voor de GR-en; VRR moet eerder dan 18 juni ivm deadline GR 10 juni
rekenkameronderzoek Zo lang mogelijk zelfstandig wonen (incl. wmo)	plus		Q2	in sep te bepalen	afhankelijk van rekenkamer
Verordening voorzieningen huisvesting onderwijs	plus	Q2	Q2 (juli)	in sep te bepalen	gelijktijdig met IHP opwerken
Actualisatie erfgoedbeleid en -verordening	plus	Q2	Q2 (juli)	in sep te bepalen	afhankelijk van invoering omgevingswet
Midtermreview Sociaal Domein (incl evaluatie onderwijsvisie)	plus	Q3	Q3	in sep te bepalen	nodig voor koersbepaling toekomst
Uitwerking kunst in de openbare ruimte, Museum en Cultureel erfgoed - Expo LL	on hold	Q2	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/overleg nu lastig
Speelbeleid	on hold		in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/burgerparticipatie nu lastig
Decentralisatie Beschermd wonen	plus	Q4	Q4	Q4	afhankelijk van besluitvorming rijk
Verordening leerlingenvervoer	plus	Q4	Q4	Q4	in ieder geval technische wijzigingen
Verordening sociaal domein (jaarlijkse update)	plus	Q4	Q4	Q4	in ieder geval technische wijzigingen
Tarievennota vanaf 2021 (uitwerking sportvisie)	plus	Q4	Q4	Q4	raad moet besluit nemen over tarieven 2021
Ter informatie commissie Samenleving					
Jaarrapportage Sociaal Domein	plus	Q2	Q2	Q2	
onderwijsachterstandenbeleid: definitiebepaling, urenvermeerdering, resultaatafspraken	plus/on hold	Q4	Q2 (juli)	Q2/Q4	plus alleen voor wat betreft urenvermeerdering, rest on hold tot sep
halfjaarlijkse informatiebrief transformatieopgave jeugdhulp	plus	Q2/Q4	Q2/Q4	Q2 (juli)	veranderde wereld
trendanalyse Samenleving	on hold	Q2	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/burgerparticipatie nu lastig
chillplekken	on hold	Q2	in sep te bepalen	in sep te bepalen	
Commissie Algemeen Bestuur					
Jaarstukken incl. accountantsverklaring (P&C cyclus) - jaarlijks	continuïteit	Q2	Q2	Q2	publiekstoegankelijke jaarrekening on hold
kaderbrief - jaarlijks	plus	Q2	Q2 (mei)	Q2 (mei)	
Meerjarenprognose grondexploitaties	plus	Q2	Q2 (juli)	Q2 (juli)	
Messenverbod/aanpassing APV	plus	Q2 (april)	juli	juli	
Zomerrapportage - jaarlijks	plus	Q3	Q3 (juli)	in sep te bepalen	gewijzigde afspraak in raad over timing P&C documenten
Winkeltijdenverordening	on hold	Q2	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/burgerparticipatie nu lastig
Tussentijdse evaluatie Economische Agenda LL 2018-2025/economische visie	on hold	Q2	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld
Positionering glastuinbouwcluster LL	on hold	Q2	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld/overleg nu lastig
Proces aanwending verkoopopbrengst Eneco	on hold	Q3	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld
Financiële verordening 2020	on hold	Q3	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld
Herziening exploitatieplan Meerpolder	on hold	Q3	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld
Verordening reserves en voorzieningen	on hold	Q4	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld
Algemene plaatselijke verordening (APV) - jaarlijks	on hold	Q4	in sep te bepalen	in sep te bepalen	veranderde wereld
Afwegingskader terrassen	on hold	Q4	in sep te bepalen	in sep te bepalen	voorbereiding voor verlenging pilot loopt door. Afhankelijk van openstelling terrassen
Onderzoek gemeentelijke dienstverlening aan ondernemers	plus	Q2	Q4	Q3 (juli)	moment te bepalen na crisis
Verordening behandeling bezwaarschriften LL 2019	plus	Q3	Q4	Q4	gewijzigde planning
Slotwijziging - jaarlijks	plus	Q4	Q4	Q4	
Begroting - jaarlijks	continuïteit	Q4	Q4	Q4	publiekstoegankelijke begroting on hold
Belasting- en legesverordening - jaarlijks	plus	Q4	Q4	Q4	
Ter informatie commissie Algemeen Bestuur					
Evenementenbeleid	on hold	Q2	in sep te bepalen	in sep te bepalen	Veranderde wereld/burgerparticipatie nu lastig
Standplaatsenbeleid	on hold	Q3	in sep te bepalen	in sep te bepalen	Veranderde wereld/burgerparticipatie nu lastig



De leden van de Gemeenteraad
Postbus 1
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Verzenddatum 10 maart 2020
Ons kenmerk U20.01973

Dienstverlening & Bedrijfsvoering
Financiën, Inkoop & Facilitair

Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie

Herbert Moerdijk

Telefoon

14 010

E-mail

herbert.moerdijk@lansingerland.nl

Website

www.lansingerland.nl

Onderwerp **Informatie Stedin**

Geachte leden van de raad,

Van de Aandeelhouderscommissie (AHC) Stedin ontvingen wij een brief d.d. 4 maart 2020 (T20.02550) met een informatiebrief van Stedin maart 2020 (T20.02550).

De informatiebrief van Stedin beschrijft de rol van Stedin in het realiseren van de energietransitie en wat dat betekent voor Stedin. Vanuit het aandeelhoudersperspectief is deze informatie relevant, ook voor u als Raad. Om die reden ontvangt u ter informatie de brief van de AHC Stedin d.d. 4 maart 2020 met de informatiebrief van Stedin maart 2020.

Ter toelichting het volgende.

Op 28 juni 2019 heeft het kabinet het Klimaatakkoord gepubliceerd. Het Klimaatakkoord is de Nederlandse uitwerking van de internationale klimaatafspraken van Parijs (2015). Doelstelling is dat in 2030 Nederland 49% minder CO₂ uitstoot ten opzichte van 1990. De doelstelling voor 2050 is 95%. In de 30 Regionale Energiestrategie (RES)-regio's wordt nagedacht over de realisatie van grootschalige opwek en beschikbare warmtebronnen. De daarvoor noodzakelijke infrastructuur speelt daarbij een belangrijke rol. Iedere gemeente werkt, samen met provincie en waterschap, binnen deze regio's samen met stakeholders aan een Regionale Energiestrategie RES. Deze RES is een instrument om gezamenlijk te komen tot keuzes voor de opwekking van duurzame elektriciteit, de warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de daarvoor benodigde opslag en (energie-)infrastructuur.

Stedin is in ons verzorgingsgebied verantwoordelijk voor deze (energie-)infrastructuur. Stedin heeft 44 gemeentelijke aandeelhouders. Lansingerland is één van deze aandeelhouders in Stedin met een aandelenpercentage van 3,38.

Het verzorgingsgebied van Stedin omvat meerdere RES-regio's. De grote uitdaging voor alle netbeheerders is dat het elektriciteitsnet steeds voller wordt. Dit is dus ook een grote uitdaging voor Stedin. Op sommige plaatsen in Nederland kunnen bijvoorbeeld al geen zonneparken meer aangesloten worden omdat de infrastructuur niet (tijdig) beschikbaar is. Een goede infrastructuur is dus randvoorwaardelijk voor de energietransitie.

Voor Stedin heeft de energietransitie de komende jaren een drietal financiële gevolgen:

1. Stedin dient aanzienlijke extra eigen investeringen te doen.
 2. De doorbelaste tarieven van TenneT stijgen versneld. TenneT is de landelijke beheerder van het hoogspanningsnet.
 3. Stedin houdt vanaf 2022 rekening met een nog verdere verlaging van de Weighted Average Cost of Capital (WACC). Dit zijn de gewogen gemiddelde kosten van het vermogen van een bedrijf. De WACC wordt gehanteerd in het reguleringsmodel van de ACM en bepaalt voor een deel de tarieven
- Vorenstaande drie ontwikkelingen leiden er toe dat de inkomsten van Stedin niet even snel meestijgen met de kosten. Op langere termijn verdient Stedin deze investeringen weer terug maar op kortere termijn drukken deze lasten fors op het resultaat van Stedin.

Gevolg is wel dat de financiële resultaten van Stedin in de komende jaren lager zijn ten opzichte van het recente verleden en de kapitaalbehoefte binnen Stedin toeneemt. Als gevolg van dit lagere resultaat zal ook het dividend naar verwachting de komende jaren lager zijn. Via ons aandelenbelang in Stedin investeren wij (in de vorm van lagere dividenden) dus mee in de energietransitie in onze gemeente.

Het college heeft op basis van de informatie van Stedin de raming van het dividend van Stedin opnieuw beoordeeld. Voorstel is om de ramingen als volgt neerwaarts bij te stellen en de financiële effecten van deze bijstelling te betrekken bij de Kaderbrief 2021:

Dividend Stedin x € 1000	2021	2022	2023	2024
Raming dividend (programmabegroting 2020)	€ 1.600	€ 1.600	€ 1.600	€ 1.600
Bijgestelde raming op basis van informatiebrief	€ 540	€ 275	€ 200	€ 125
<i>Financieel effect van de bijgestelde raming</i>	€ -1.060	€ -1.325	€ -1.400	€ -1.475

Voor wat betreft ons boekjaar 2020 verwachten wij dat het geraamde dividend ad EUR 1,6 miljoen wel gerealiseerd wordt.

Stedin onderzoekt, samen met de aandeelhouders in de werkgroep Lange Termijn Financiering, de komende tijd de verschillende oplossingsrichtingen om de balans te versterken. Onze inzet is om dit onderzoek op feiten te baseren waarbij er onder andere met de andere aandeelhouders gevraagd is om meer inzicht en duiding bij de investeringen die in de gemeenten plaats (gaan) vinden. Uiteraard nemen wij u als raad mee in deze ontwikkelingen.

Graag geven wij u, indien gewenst, een nadere toelichting in de eerstvolgende vergadering van de Commissie Algemeen Bestuur.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop followed by a horizontal stroke and a diagonal line.

Lucas Vokurka
Secretaris

A handwritten signature in blue ink, featuring a stylized 'P' followed by a series of connected loops and a long horizontal stroke.

drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

Bijlagen:

1. Brief AHC Stedin d.d. 04 maart 2020 (T20.02550)
2. Informatiebrief Stedin maart 2020 (T20.02551)

Aandeelhouderscommissie Stedin

Ter attentie van de vertegenwoordigers van de aandeelhouders in Stedin Holding N.V.¹

Rotterdam, 3 maart 2020

Betreft: Informatiebrief Stedin

Geachte aandeelhouder,

Op vrijdag 7 februari jl. vond een Algemene vergadering van Aandeelhouders (AvA) plaats. Tijdens deze AvA werd door Stedin een toelichting gegeven over de sterke stijging van de benodigde investeringen.

Deze stijging van de investeringen hangt grotendeels samen met de energietransitie. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat in de huidige reguleringsystematiek, en met name ook bij de toepassing hiervan, geen rekening wordt gehouden met de uitgaven verbonden aan een snel groeiende investeringsagenda.

Omdat tijdens de AvA behoefte bleek te bestaan aan een meer uitgebreide toelichting die ook met colleges en gemeenteraden kon worden gedeeld, heeft Stedin in afstemming met de AHC bijgaande informatiebrief opgesteld die wij hierbij aan u doorsturen. De komende periode gaan Stedin en de AHC in overleg over de verschillende oplossingsrichtingen.

Deze informatiebrief kan gebruikt worden als openbaar document om uw college en raad te informeren.

Met vriendelijke groeten, mede namens de Aandeelhouderscommissie Stedin,



Arjan van Gijs
Voorzitter AHC

¹ Deze AHC-brief is openbaar en kan derhalve aan uw college van B en W alsmede aan de gemeenteraad worden verstrekt.

**FINANCIEEL GEZOND
IN DE ENERGIETRANSITIE**
LANGE TERMIJN FINANCIERING

Maart 2020



STEDIN
GROEP

Inhoudsopgave

Aanleiding en doel informatie	3
Over Stedin Groep	4
Stedin Groep in de energieketen	4
Onze strategie	4
Aandeelhouders en werkgebied	4
Financieel gezond in de energietransitie	5
Ons werk verandert	5
Onze investeringen blijven toenemen	5
Financiële grenzen	6
Regulering in het kort	6
Recente ontwikkelingen	6
Impact op dividend	6
Lange Termijn Financiering	7
Bepalen van de rating	7
Mogelijke downgrade van A- creditrating	7
Onderzoek oplossingsrichtingen	7
Wergroep Lange Termijn Financiering	7
Intern genomen maatregelen	8
Externe maatregelen	8
Samenwerking regionale netbeheerders	8
Communicatie	9
Aandeelhouderscommissie	9
Stedin Groep	9
Persbericht	10

Aanleiding en doel informatie

Om ervoor te zorgen dat komende generaties ook over voldoende energie beschikken, gaan we in Nederland over op schone energie uit hernieuwbare bronnen. Dat vraagt om grote aanpassingen van het energiesysteem.

De strategie van Stedin Groep is er op gericht om deze overgang naar een nieuwe wereld mogelijk te maken. Tijdens de algemene aandeelhoudersvergadering van 7 februari jl. zijn aandeelhouders geïnformeerd over de impact van de energietransitie op Stedin. We moeten ervoor zorgen dat het energienet betrouwbaar blijft in een veranderend energielandschap. Tegelijkertijd moeten we financieel gezond blijven.

Wij investeren jaarlijks steeds meer in onze gas- en elektriciteitsnetten. Onze inkomsten stijgen niet even snel mee. Daarom wordt een steeds groter deel van het geld waarmee we de investeringen doen geleend totdat deze in rekening mogen worden gebracht aan de klant. Uit financiële

doorrekeningen blijkt dat de grenzen van deze financiële mogelijkheden in zicht komen. Door onder andere een versnelling in de tariefstijging van TenneT is onze financiële prognose op korte termijn verder onder druk komen te staan. De noodzaak om de balans te versterken en/ of de gereguleerde inkomsten te laten stijgen is toegenomen. Er is actie nodig om onze maatschappelijke taak uit te kunnen blijven voeren.

Voor u ligt informatie over het onderwerp Lange Termijn Financiering (LTF). Het doel hiervan is u als aandeelhoudende gemeente te informeren over de stand van zaken van het traject dat Stedin Groep samen met haar aandeelhouderscommissie doorloopt om maatregelen te onderzoeken om financieel gezond te blijven. Deze informatie is in afstemming tussen Stedin Groep en de aandeelhouderscommissie tot stand gekomen.



Over Stedin Groep

Ruim 2,2 miljoen particuliere en zakelijke klanten rekenen op Stedin Groep voor hun energievoorziening. Dag en nacht. We zijn er trots op dat onze netten tot de meest betrouwbare van de wereld behoren.

Stedin Groep in de energieketen

De elektriciteits- en gasnetten vormen een belangrijke schakel in het energiesysteem. De netbeheerders binnen Stedin Groep, Stedin en Enduris zijn verantwoordelijk voor de regionale distributie van elektriciteit en gas. We werken samen met andere partijen die onderdeel zijn van de energieketen. Namelijk de producenten van gas en elektriciteit, TenneT en de Gasunie die zorgen voor de landelijke distributie van elektriciteit en gas, leveranciers van energie, andere regionale netbeheerders en de organisaties die toezien op de betrouwbaarheid, betaalbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van onze energievoorziening. Onze klanten produceren ook steeds vaker zelf duurzame energie die wordt teruggeleverd aan ons net. Zo zijn we samen onderdeel van een belangrijke maatschappelijke verschuiving naar een schone economie die gebaseerd is op hernieuwbare bronnen. Stedin Groep opereert en is gevestigd in Nederland. We voeren als netbeheerder gereguleerde activiteiten uit en daarnaast als groep enkele niet-gereguleerde activiteiten. Ons hoofdkantoor is aan Blaak 8, 3011 TA in Rotterdam.

Onze strategie

Samen werk maken van een leefwereld vol nieuwe energie. Dat is onze missie. Met elkaar werken we aan een duurzame energievoorziening van vandaag en morgen. We zijn ervan overtuigd dat we de energietransitie mogelijk kunnen maken door focus op onze kerntaken voor (toekomstig) netbeheer, met excellente dienstverlening naar klanten. We richten ons daarbij op drie strategische speerpunten: beter netbeheer, energietransitie mogelijk maken en duurzame bedrijfsvoering.

Aandeelhouders en werkgebied

We zijn verbonden met en gericht op de samenleving. Samen met onze klanten, aandeelhouders en partners werken we aan een duurzamere samenleving. Een deel van de gemeenten in ons verzorgingsgebied is aandeelhouder. Met de steun van deze 44 aandeelhoudende gemeenten kan Stedin Groep zich richten op de realisatie van onze strategie in ons verzorgingsgebied. Kenmerkend voor ons verzorgingsgebied zijn de dynamiek en dichtbebouwde gebieden, naast landelijk gelegen gemeenten. We beheren en onderhouden de energienetten in een groot deel van de Randstad, Utrecht en Zeeland. Binnen ons gebied vallen drie van de vier grootste steden van Nederland, de Rotterdamse en Zeeuwse haven en grote industrie en glastuinbouw. Ook hoort een deel van Noord-Holland en Friesland erbij.

Meer over Stedin Groep leest u op www.stedingroep.nl.



Financieel gezond in de energietransitie

Voor 2050 wil ons land CO2 neutraal zijn. Al in 2030 komt 70 procent van alle elektriciteit uit hernieuwbare bronnen. Dat gebeurt met windturbines op zee, op land en met zonnepanelen op daken en in zonneparken. Tegelijk groeit de vraag naar elektriciteit. Auto's worden elektrisch, de industrie vervangt olie en gas door schone stroom. Gebouwen gaan van het gas af en zullen meer stroom nodig hebben voor verwarmen en koken. Alles moet schoner, slimmer en dus anders. Zo ook het netbeheer.

Ons werk verandert

Ons werk concentreert zich op een veilige, betrouwbare en betaalbare energievoorziening voor ruim 2 miljoen klanten. De grote veranderingen leggen andere accenten op ons palet aan taken. Zo zien we het aantal aangesloten snelladers en zonnecapaciteit toenemen en werken we intensief samen met u als gemeenten om de Regionale Energiestrategie (RES) gestalte te geven en wijken te verduurzamen. Om dit te realiseren moeten we veel beter kunnen voorspellen wat nodig is en onze netten verslimmen (digitaliseren) en verzwaren. In de verschillende RES-regio's worden gezamenlijk keuzes gemaakt, waardoor we beter kunnen voorzien welke aanpassingen aan onze netten nodig zijn en wat de (financiële) impact hiervan is.

Onze investeringen blijven toenemen

Niet alleen de energietransitie, maar ook de economische groei, zorgen ervoor dat onze investeringen blijven toenemen. Daarnaast moeten onze grijs gietijzeren gasleidingen versneld worden vervangen. In 2016 investeerden we in totaal nog ruim 400 miljoen euro in ons net, in 2017 een kleine 500 miljoen euro, een jaar later in 2018 was dit ruim 600 miljoen. Het jaar 2019 verwachten we met zo'n 650 miljoen euro af te sluiten. Dit betekent dat de investeringen binnen 4 jaar met ruim 60 procent zijn gestegen. Het totaal van investeringen zal zo'n €7 miljard zijn tot 2030. We verwachten dat dit bedrag eerder verder toeneemt dan afneemt.



Financiële grenzen

De investeringen die gedaan moeten worden, kunnen niet uit ons eigen vermogen gefinancierd worden. Dat betekent dat we geld moeten lenen en dus onze schuld moeten vergroten, terwijl de inkomsten uit de gereguleerde activiteiten niet (even snel) meegroeien. Er is al geruime tijd sprake van een negatieve cashflow en onze balanspositie komt onder druk te staan. Hierdoor komt een gezonde kredietwaardigheid onder druk te staan. Dit is voor ons de aanleiding geweest om hierover verder in gesprek te gaan met de aandeelhouderscommissie.

- Het vergt een aanzienlijke inspanning om te kunnen voldoen aan de veranderende energievraag en tegelijkertijd er voor te zorgen dat het energienet betrouwbaar blijft.
- De hoeveelheid werk neemt toe en verandert in de komende jaren.
- Investeringskosten nemen toe en moeten we kunnen blijven financieren.
- We moeten er voor zorgen dat Stedin Groep financieel gezond blijft.

Regulering in het kort

Onze inkomsten bestaan uit de aansluit- en transporttarieven die klanten ons betalen. De tarieven die wij in rekening mogen brengen, worden vastgesteld door de Autoriteit Consument en Markt (ACM). Die tarieven worden gebaseerd op sectorgemiddelde kosten (operationele kosten en kapitaalkosten). Efficiency wordt beloond. Investeringskosten moeten we financieren en de kosten krijgen we vervolgens gedurende de looptijd van de investering via de tarieven vergoed. Deze werkwijze ligt vast in Europese wetgeving. De ACM bepaalt de afschrijvingstermijnen van de investeringen en het toegestane rendement op geïnvesteerd vermogen.

Als netbeheerder hebben wij een wettelijke taak. Om hieraan te voldoen investeert Stedin, naast de reguliere onderhoud- en vervangingsinvesteringen, in de energietransitie. De capaciteit en de waarde van onze huidige netten nemen door de groei van de investeringen toe. Binnen de huidige reguleringssystematiek krijgt Stedin deze investeringen echter niet direct vergoed uit de tariefinkomsten. Momenteel vindt overleg plaats met de ACM over de reguleringsperiode vanaf 2022. In dit overleg gaat het onder andere om de vraag wat de beste manier is om kosten gedurende de komende reguleringsperiode te schatten en om kosten zonder vertraging te vergoeden.

Recente ontwikkelingen

Financiële prognoses laten zien dat op kortere termijn al impact te verwachten is op onze balanspositie. Dit wordt mede veroorzaakt door de aankondiging van TenneT dat de tarieven fors worden verhoogd voor 2020. Deze nieuwe tarieven worden grotendeels in rekening gebracht bij alle regionale netbeheerders van het elektriciteitsnet. Daarnaast houdt Stedin vanaf 2022 rekening met een nog verdere verlaging van de Weighted Average Cost of Capital (WACC). Dit zijn de gewogen gemiddelde kosten van het vermogen van een bedrijf. De WACC wordt gehanteerd in het reguleringsmodel van de ACM en bepaalt voor een deel de tarieven. Door een verlaging hiervan daalt onze omzet. Dit heeft invloed op de financiële prognoses van Stedin Groep. De noodzaak om de balans te versterken en/of de gereguleerde inkomsten te laten stijgen is daardoor toegenomen.

Impact op dividend

Over het jaar 2020 wordt een lager dividend verwacht dan over het jaar 2019. Door de stijgende investeringsopgave en de stijging van de tarieven van TenneT daalt de winst en daarmee het dividend. Het advies vanuit de aandeelhouderscommissie is om behoedzaam te zijn met uw begroting.

Lange Termijn Financiering

Een creditrating drukt de financiële robuustheid van een onderneming uit en deze wordt beoordeeld door een externe partij: Standard & Poors (S&P). Onze creditrating is A- met een stabiel vooruitzicht en dit willen we behouden. Dit geeft Stedin Groep te allen tijden toegang tot aantrekkelijke leningen. Een downgrade van de rating, terwijl onze rating nu al lager is dan die van andere regionale netbeheerders, heeft hogere rentelasten tot gevolg.

Bepalen van de rating

Bij het bepalen van de rating wordt onder andere gekeken naar de ratio's (verhoudingsgetallen) solvabiliteit en FFO/ netto schuld. De solvabiliteit is de verhouding tussen eigen vermogen en vreemd vermogen. Het geeft aan of een bedrijf financiële verplichtingen na kan komen. De FFO/ netto schuld is de verhouding tussen de operationele kasstroom en de schuld. Het geeft de mate aan waarin de schuld kan worden afgelost uit de kasstroom uit operationele activiteiten

Mogelijke downgrade van A- creditrating

Uit financiële doorrekeningen blijkt dat Stedin Groep in 2020 onder haar target zakt. Een te lage FFO/ netto schuld heeft uiteindelijk een downgrade van de A- creditrating tot gevolg waardoor we onze gunstige toegang tot de kapitaalmarkt verliezen en de financieringslasten stijgen. Door een downgrade wordt ook het verschil met andere regionale netbeheerders groter, omdat onze creditrating nu al lager is. Als we niets doen betekent dit dat de balanspositie in ieder geval de komende jaren verder onder druk komt te staan.

Onderzoek oplossingsrichtingen

De raad van commissarissen, de raad van bestuur en de aandeelhouders van Stedin Groep zijn het er over eens dat actie nodig is om een betaalbare en betrouwbare energievoorziening ook in de toekomst te garanderen. Stedin onderzoekt samen met een afvaardiging van aandeelhouders welke oplossingsrichtingen kunnen worden ingezet om de energietransitie te financieren en ook in de toekomst haar A- creditrating te behouden. Begin 2019 is daarom een werkgroep Lange Termijn Financiering in het leven geroepen.

Werkgroep Lange Termijn Financiering

Met de werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van Stedin, de aandeelhouders en eigen adviseurs, wordt de inzet van zowel interne als externe beheersmaatregelen onderzocht. Uitgangspunt hierbij is het behoud van onze gunstige toegang tot de kapitaalmarkt met een solide A- credit rating en een target FFO / netto schuld ratio van 12%.

In de afgelopen periode heeft de werkgroep het probleem inzichtelijk gemaakt. Gesteund door de aandeelhouderscommissie heeft Stedin Groep daarnaast gesprekken gevoerd met de ACM en ministerie van EZK. De komende periode worden verschillende oplossingsrichtingen om de balans te versterken geanalyseerd en uitgewerkt. Het doel hiervan is om de aandeelhouders een breed gedragen oplossingsrichting voor te leggen. Bij de verschillende oplossingsrichtingen wordt naast het effect op de onderneming ook gekeken naar het effect voor de aandeelhouders. In het licht van de werkgroep Lange Termijn Financiering wordt meer duiding gegeven bij het type investeringen dat Stedin Groep gaat doen en de impact hiervan op het meerjarig dividend.



Intern genomen maatregelen

Stedin Groep heeft al diverse maatregelen ingezet. In 2018 is een vijfjarig efficiencyprogramma gestart dat moet leiden tot een besparing van zo'n 150 miljoen euro op de bedrijfslasten. Daarvan is per einde 2019 zo'n 60 miljoen euro gerealiseerd. Naast ingrijpende besparingen op de bedrijfskosten zijn de investeringen nog een keer tegen het licht gehouden. Hiervoor heeft Stedin nog een extra besparingstarget van 125 miljoen euro opgelegd. Hiermee is het maximaal haalbare aan interne maatregelen door Stedin Groep bereikt.

Externe maatregelen

Met EZK worden gesprekken gevoerd over de betaalbaarheid van de energietransitie in het algemeen en de financiële positie van netbeheerders daarin in het bijzonder. Verschillende mogelijkheden om de financiële positie te versterken worden besproken, zoals de wijze van regulering en een financiële bijdrage door het Rijk als compensatie voor de kosten. Stedin Groep spant zich op alle niveaus in om bij de relevante overheden voor het voetlicht te krijgen dat de energietransitie financieel niet vrijblijvend is.

Ook de aandeelhouderscommissie maakt gebruik van haar bestuurlijke contacten om dit onderwerp op Rijksniveau te adresseren. Tevens worden er met de ACM in het kader van de toekomstige methodebesluiten gesprekken gevoerd. De inzet is om de inkomsten van Stedin Groep te vergroten. In methodebesluiten worden voor een afgebakende periode vastgelegd hoe de gereguleerde tarieven van de netbeheerders worden vastgesteld. In de methode wordt onder andere vastgesteld welke kosten en investeringen mee worden genomen in de tarieven en welke financieringskosten de netbeheerder krijgt vergoed.

Samenwerking regionale netbeheerders

Het is inmiddels publiekelijk bekend dat ook de andere grote netbeheerders Alliander en Enexis de geschetste uitdagingen zien. In de analyse naar oplossingsrichtingen zoeken Stedin Groep en de aandeelhouderscommissie de samenwerking en afstemming met deze organisaties en aandeelhouders.



Communicatie

Stedin Groep heeft in afstemming met de aandeelhouderscommissie communicatie over dit onderwerp uitgewerkt. Wij vinden het belangrijk tijdig en consistent te communiceren met onze verschillende stakeholders. We communiceren actief zodat iedereen over dezelfde informatie beschikt. Daarom zijn ook onze medewerkers, de media en belangrijkste stakeholders geïnformeerd. Bij deze informatie treft u ook het persbericht aan dat over dit onderwerp aan de media is verzonden.

De aandeelhouderscommissie en Stedin Groep informeren u periodiek per brief of door het organiseren van bijeenkomsten/informatiebijeenkomsten over de voortgang in het proces. Vanzelfsprekend kunt u ook contact opnemen met uw vertegenwoordiger in de aandeelhouderscommissie.

Contact bij vragen over deze informatie

Aandeelhouderscommissie

Bij vragen over het thema Lange Termijn Financiering kunt u in eerste plaats contact opnemen met uw vertegenwoordiger in de aandeelhouderscommissie.

Stedin Groep

- Voor vragen aan Stedin Groep neemt u contact op met de afdeling Corporate Affairs via Fm_bestuurlijkezaken@stedingroep.nl
- Vragen van journalisten kunt u doorverwijzen naar de woordvoerder van Stedin, Koen de Lange via telefoonnummer 0800-8956500.

Voor vragen over andere onderwerpen kunt u de bestaande afspraken over communicatie volgen.



Persbericht

Stedin Groep bekijkt financieringsmogelijkheden energietransitie

Rotterdam, 13 februari - Netbeheerder Stedin wordt vanwege de energietransitie geconfronteerd met forse investeringen in het energienet in haar verzorgingsgebied. De raad van commissarissen, raad van bestuur en aandeelhouders van Stedin Groep zijn het er over eens dat actie nodig is om een betaalbare en betrouwbare energievoorziening ook in de toekomst te garanderen.

De investeringen die Stedin moet doen vanwege de energietransitie komen bovenop de lopende investeringen die nodig zijn om het elektriciteit- en gasnet goed te laten functioneren. De toegestane inkomsten van Stedin groeien minder hard dan nodig is om al deze investeringen in de toekomst te kunnen blijven financieren.

CFO Danny Benima: „De enorme investeringen in de energietransitie vragen de komende jaren veel van onze financiële positie. Wij hebben een maatschappelijke taak om ons energienet betrouwbaar te houden, nu en in de toekomst. Daarom bekijken we met verschillende stakeholders de financieringsmogelijkheden van de energietransitie.”

Stedin onderzoekt samen met een afvaardiging van aandeelhouders welke oplossingsrichtingen kunnen worden ingezet om de energietransitie te financieren.

Over Stedin Groep

Samen werk maken van een leefwereld vol nieuwe energie. Daar werken zo'n 4.500 medewerkers van Stedin Groep iedere dag aan. Wij vinden het onze verantwoordelijkheid om te zorgen dat al onze klanten kunnen beschikken over duurzame energie om te leven, werken en ondernemen. Als Stedin Groep verduurzamen wij het energiesysteem en houden het onverminderd robuust en betaalbaar. Binnen Stedin Groep werken de netbeheerders Stedin (Zuid-Holland en Utrecht), Enduris (Zeeland) en de experts van infrabedrijf DNWG Infra samen om dit voor elkaar te krijgen.

Noot voor redactie, niet voor publicatie

Voor meer informatie neemt u contact op met:

Koen de Lange (woordvoerder Stedin Groep)

088 – 895 65 00

pers@stedin.net

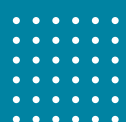
Stedin Groep

Postbus 49

3000 AA Rotterdam

www.stedingroep.nl

Deze informatie is met zorg samengesteld. Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.



STEDIN
GROEP





De leden van de Gemeenteraad
Postbus 1
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Verzenddatum 12 mei 2020
Ons kenmerk U20.03720
Uw brief van

Bedrijfsvoering
Bestuur & Communicatie

Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Kees van Dongen

Telefoon
14 010

E-mail
info@lansingerland.nl

Website
www.lansingerland.nl

Onderwerp **Reactie fracties op routekaart**

Geachte heer, mevrouw,

De uitbraak van het coronavirus heeft ingrijpende gevolgen en komt met veel onzekerheid. Het stelt ook onze gemeente voor enorme opgaven: maatschappelijk en economisch. We staan aan de vooravond van een nieuwe economische crisis, waarvan nog niet duidelijk is hoe lang die zal duren en hoe diep die zal zijn. Het verdere verloop van de verspreiding van het coronavirus laat zich niet voorspellen. Wel weten we dat de nieuwe 1,5 metersamenleving zeker nog maanden voort zal duren.

Uitgangspunten Routekaart

De coronacrisis vraagt de volle aandacht van het bestuur en de gemeentelijke organisatie. De gevolgen van de coronacrisis dwingen het gemeentebestuur om een heroverweging te maken van de ambities en te bezien wat daarvan nog haalbaar is. De Routekaart en de bestuurlijke planning geven inzicht in wat in de context van de coronacrisis geleverd kan worden. Dit is gebaseerd op de beschikbare ambtelijke capaciteit en de noodzakelijk te nemen maatregelen, de beschikbare informatie en mogelijkheden voor participatie. De categorisering van taken in continuïteitstaken, plustaken en taken die *on hold* gezet moeten worden, is noodzakelijk vanwege de tijd die nodig is voor de crisis, alsmede de tijd die nodig is om aanvullende (financiële) informatie af te wachten. Denk hierbij aan wat de meicirculaire gaat doen. Ook zijn de mogelijkheden voor goede (digitale) participatie in en beeldvorming over de onderwerpen betrokken. Het college weegt voortdurend, langs de lijnen zoals weergegeven in de routekaart, hoe deze opgaven zich verhouden tot de reguliere opgaven en het beleid dat Lansingerland voert.

Op de Routekaart zijn vanuit de verschillende fracties vragen en reacties ontvangen, het college beziet de beantwoording hiervan ook in het licht van bovengenoemde uitgangspunten.

Actualiseren routekaart

De Routekaart is opgesteld op basis van de eerder in deze brief genoemde uitgangspunten. Qua economische situatie wordt daarbij vooralsnog uitgegaan van het lichte CPB-scenario. Gaandeweg wordt steeds meer duidelijk welk scenario het beste past bij de veranderende situatie en vooruitzichten. Het verschijnen van de meicirculaire is hierbij een belangrijk moment. Het actualiseren van de Routekaart vergt ook ambtelijke inzet en moet afgewogen tegen de nieuw beschikbare informatie. Daarom past het

college in principe elke zes weken, of eerder indien nodig, met voortschrijdend inzicht de Routekaart Corona-crisis aan en legt deze aan u voor. De volgende actualisatie van de Routekaart staat gepland voor de tweede helft van mei.

Toelichting op *on hold* taken

Diverse partijen vragen een nadere toelichting op de *on hold* geplaatste taken. Bij de volgende actualisatie van de Routekaart zal het college hierop een nadere toelichting geven. Hierin lichten wij ook de onderbouwing voor het *on hold* zetten van de verschillende onderwerpen binnen duurzaamheid. Ook betreft het college hierbij de punten mobiliteitsplan en de woonvisie, waar Leefbaar 3b naar vraagt, en kunst in de openbare ruimte en marktbeleid, welke genoemd worden door D66.

Technische vragen

Een aantal technische vragen heeft betrekking op punten die op de routekaart zijn opgenomen, anderen op punten die niet zijn genoemd. Daarnaast raakt een aantal vragen ook de moties en toezeggingen. Laatstgenoemde overzichten komen voor de raad van mei. Hieronder beantwoorden we de technische vragen, uitgesplitst naar niet op de routekaart en aanvullend op de informatie in routekaart.

Vragen op onderwerpen die op de routekaart zijn opgenomen

- Op het thema duurzaamheid werken we vanuit de duurzaamheidsvisie met de uitvoeringsagenda. Het meeste hiervan loopt door, al dan niet in een gewijzigde vorm. Te denken valt bijvoorbeeld aan de uitvoering van de aan onze gemeente toegekende subsidie Regeling Reductie Energieverbruik (RRE), of aan de lokale inbreng en besluitvorming over de Regionale Energie Strategie (RES). Voor een aantal onderwerpen binnen duurzaamheid geldt dat het college deze (tijdelijk) *on hold* zet. Bijvoorbeeld omdat het inhoudelijk betrekken van externe stakeholders nu niet goed mogelijk is, terwijl dit wel cruciaal is om een volgende stap te kunnen zetten in het proces. Denk hierbij aan de vorming van ons beleid voor biomassa en zonne-energie. Voor het college is een belangrijke voorwaarde dat de mogelijkheden voor beeldvorming over en participatie in onderwerpen goed zijn. Zodra dit weer voldoende mogelijk is bekijkt het college de opties om de vervolgstappen te zetten.
- Het college informeerde in onze brief van 17 maart jl. (U20.01276) over de voortgang van ontwikkeling centrum van Bergschenhoek. Er blijkt dat in de stuurgroep verdeeldheid is over de aanpak. Om hierover een goed gesprek te kunnen voeren, heeft het college een sterke voorkeur voor fysiek overleg. Door de beperkende maatregelen in het kader van corona was dit niet mogelijk. Om die reden stond dit onderdeel in de Routekaart op *on hold*, waarbij de overige planvorming overigens wel doorliep. Nu blijkt dat de beperkende maatregelen voor een langere periode aanhouden, kiest het college omwille van de voortgang ervoor het gesprek met de stuurgroep alsnog aan te gaan. Dit overleg wordt op korte termijn ingepland.
- Over de stand van zaken gebiedsontwikkeling Berkel Centrum West bent u op 23 april 2020 per brief geïnformeerd (U20.03053).
- Voor het Integraal Huisvestingsplan Primair Onderwijs (IHP) en de verordening voorzieningen huisvesting onderwijs is besluitvorming in juli voorzien. Voor het opstellen van het IHP volgde het college een intensief traject met de schoolbesturen. Zij gaven hun reactie en advies op het IHP.
- Het college stelt -vooruitlopend op de actualisatie van de Routekaart- voor om de besluitvorming over het Accommodatieplan Sport door te schuiven naar na het zomerreces. Op dit moment zijn de mogelijkheden en tijd om met sportverenigingen af te stemmen te beperkt. Sportverenigingen hebben momenteel ook andere prioriteiten, zoals wat de 1,5 meter samenleving van hen vraagt. Daarbij liggen mogelijke investeringen veelal na 2021, waardoor verplaatsen van besluitvorming hierop geen directe gevolgen heeft.
- Ook is door de PvdA gevraagd naar de mogelijkheden van een hoorzitting over het accommodatieplan sport in mei of juni. Het college besprak in 2019 de concept

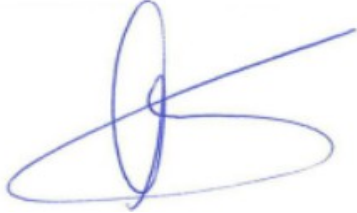
uitgangspuntennotitie met de commissie Samenleving. De opmerkingen uit de commissiebespreking zijn verwerkt in de definitieve versie van de notitie, zie brief U19.10045 van 20 januari 2020. Bij het opstellen van het plan werkt het college naar de uitgangspunten zoals opgenomen in de definitieve uitgangspuntennotitie. Dit betreft onder andere het te doorlopen participatieproces met de sportverenigingen. Het college stelt voor uw raad op korte termijn nader te informeren over de verdere invulling van het beeldvormings- en participatietraject, afgestemd op de geactualiseerde planning.

- Voor de actualisatie van erfgoedbeleid en -verordening sluit het college aan bij het omgevingsplan. Dit volgt hierdoor later, we passen dit aan op de bestuurlijke planning.
- De aangeleverde reactie op OV-tarieven MRDH van WIJ is gedeeld met de MRDH.
- Het college komt, nu er meer duidelijkheid komt over de mogelijkheden van horeca in de 1,5 meter samenleving, op korte termijn met informatie over het terrassenbeleid en de pilot.
- De PvdA bespreekt graag bij de besluitvorming over Wilderszijde in juni het bespreekpunt Planoptimalisatie Wilderszijde en bouwlocaties Bleiswijk. In de agendacommissie is afgesproken dat het college hier vooraf een reactie op geeft.

Vragen op onderwerpen die niet op de routekaart zijn opgenomen

- Het ontwerp Bestemmingsplan heemtuin 23 (Zie brief U20.01525) komt in juni ter vaststelling naar de raad.
- Over de opvang van hulpbehoevende dieren informeert het college u per brief.
- Het opstellen van ontwerp Bestemmingsplan Hoekeindseweg 147 (zie brief u19.08548) vergt meer tijd. Op dit moment is niet exact aan te geven wanneer dit komt, we nemen dit mee in een volgende versie van de bestuurlijke planning.
- Positionering Lansingerland staat nu op *on hold*, ook in de agendacommissie is besproken dat dit nu niet het moment is om hier met elkaar over te spreken.
- Voor het onderwijsachterstandenbeleid geldt dat dit een collegebevoegdheid is. Het college informeert u per brief.
- Wat betreft de voortgang van de pilot groenblauwe schoolpleinen is nadere informatie opgenomen in brief U19.08420. De verwachting is dat de resultaten van de pilot in Q3 2020 bekend zijn. Daarna stellen wij een evaluatie op met een plan van aanpak, inclusief financiële randvoorwaarden, voor het vergroenblauwen van de rest van de schoolpleinen. In totaal zijn er negentien private schoolpleinen en twee openbare schoolpleinen in de gemeente. Over de uitkomst en het verdere vervolg informeren wij de raad in Q4 van 2020.
- Er zijn meerdere vragen over burgerparticipatie op een aantal dossiers als afvalbeleid en het preventieakkoord. Het college bekijkt de mogelijkheden van (digitale) participatie voor de verschillende onderwerpen en betreft dit ook bij de actualisatie van de routekaart.
- Voor wat betreft de inventarisatie van de portefeuillehouder financiën bij de verschillende fracties voor de nadere invulling van het proces van aanwending Eneco-middelen is zorgvuldigheid belangrijk. Eventuele aanwendingsvoorstellen zouden een plaats krijgen in de Kaderbrief 2022 die in het tweede kwartaal van 2021 komt. Hiervoor is dus nog voldoende tijd.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop followed by a horizontal stroke and a vertical stroke.

Lucas Vokurka
Secretaris

A handwritten signature in blue ink, featuring a stylized 'P' followed by a series of horizontal and diagonal strokes.

drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

Raadsvoorstel



Datum Raad
28 mei 2020

Portefeuillehouder
Pieter van de Stadt

Registratienummer
BR2000034

Onderwerp
Zienswijzen 1e begrotingswijziging 2020 en begroting 2021 Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond

Gevraagde beslissing

De zienswijzen over de 1^e begrotingswijziging 2020 en de begroting 2021 van de VRR vast te stellen en naar de VRR te zenden.

Samenvatting

De VRR is een GR die namens de 15 gemeenten in de regio taken uitvoert op het gebied van rampenbestrijding, crisisbeheersing, risicobeheersing, brandweerzorg, ambulancezorg en geneeskundige hulpverlening. Alle 15 burgemeesters vormen samen het Algemeen Bestuur (AB) van de VRR.

Elk jaar stelt het AB van de VRR een begroting vast voor het aankomende jaar. De gemeenteraden van de deelnemende gemeenten hebben het recht een zienswijze in te dienen.

Op 16 april 2020 ontvingen wij de 1^e begrotingswijziging 2020 en de begroting 2021 van de VRR. Zienswijzen indienen is mogelijk tot en met 10 juni 2020. Aan de VRR is toestemming gevraagd om de zienswijzen later in te mogen dienen, in verband met de GR raad op 18 juni. Dit is echter niet mogelijk. Daarom staat het voorstel geagendeerd voor de raad van 28 mei 2020.

1^e begrotingswijziging 2020

In de 1^e begrotingswijziging 2020 zijn de financiële wijzigingen verwerkt die ten tijde van het opstellen van de begroting 2020 niet, of in onvoldoende mate, konden worden ingeschat en/of voortvloeien uit de jaarafsluiting 2019.

Bij de 1^e begrotingswijziging 2020 is het inwoneraantal aangepast aan het aantal inwoners per 1 januari 2019. Overige wijzigingen beïnvloeden de bijdrage basiszorg 2020 niet. Zij zijn van technische aard of vangt men op via de reserves. De bijdrage basiszorg € 3.617.559.

Begroting 2021

De begroting 2021 is opgesteld conform de uitgangspunten uit de Kadernota 2021 van de VRR. Structurele wijzigingen als gevolg van het jaarverslag en de jaarrekening 2019 en de wijzigingen in de begroting 2020 verwerkte de VRR in de begroting 2021, waarbij zij tevens de uitkomsten van de toetsing van de omvang en noodzaak van de reserves en voorzieningen verwerkte.

De begroting 2021 is grotendeels opgesteld voordat het Covid-19-virus in Nederland voet aan de grond kreeg. Hoewel inmiddels duidelijk is dat de crisis rondom het Covid-19-virus grote consequenties

heeft voor de Veiligheidsregio is het nog niet duidelijk wat de consequenties voor zowel het bereiken van de doelstellingen als voor de bedrijfsvoering zijn.

In de extra AB vergadering van 30 maart is besloten om alle noodzakelijke kosten, die nu voortvloeien uit de beslissingen van de voorzitter van de VRR in het kader van de crisis, via de VRR te laten lopen. Zodra de crisis voorbij is wordt nader bekeken waar de gemaakte kosten daadwerkelijk moeten landen. Indien nodig sluit de VRR een geldlening hiervoor af.

In deze begrotingsperiode komt, naast de pandemie, een aantal (maatschappelijke) veranderingen op ons af, waar de VRR in 2021 mee aan de slag gaat. Denk hierbij aan de Omgevingswet die waarschijnlijk met ingang van 2021 van kracht wordt, het op sterkte houden van de personele capaciteit bij de (vrijwilligers van de) brandweer, de voorbereiding op nieuwe rampen en crises zoals cyber, terrorisme, klimaatverandering, energietransitie en het bouwen aan één geïntegreerde organisatie bij de Ambulancezorg.

Gezien de geplande ontwikkelagenda-bijeenkomst voor het Bestuur in juni 2020 is er voor gekozen om in de begroting 2021 geen nieuw beleid op te nemen en de resultaten van de bestuurlijke bespreking van de ontwikkelagenda af te wachten. Eventuele effecten van de ontwikkelagenda worden verwerkt in de kadernota 2022 van de VRR.

Op 3 juli 2019 heeft het Algemeen Bestuur VRR ingestemd met de uitbreiding van het belang van de VRR in de coöperatie AZRR. Hierbij is besloten om in het tweede kwartaal 2020 aan de hand van een discussienotitie nader te discussiëren over de verdere toekomstige vormgeving van de ambulance-dienst. De uitkomsten van deze discussie kunnen invloed hebben op het programma ambulancezorg. Eventuele veranderingen worden meegenomen in een 1e begrotingswijziging 2021.

De begroting van de Veiligheidsregio 2021 sluit met een negatief saldo van € 269.000.

Financiële consequenties

1^e begrotingswijziging 2020

Opbouw inwonersbijdrage:

-primaire begroting	Inwonersaantallen 1-1-2018:	61.155
	Bedrag per inwoner:	€ 56,33
	Bijdrage 2020:	€ 3.444.861
- 2 ^e begrotingswijziging 2019	Inwonersaantallen 1-1-2018:	61.155
	Bedrag per inwoner:	€ 56,33
	Bijdrage 2020:	€ 3.444.861
	CAO consequentie conform 2 ^e begrotingswijziging 2019:	€ 146.535
	➔ Nieuwe bijdrage per inwoner	€ 58,73
- 1 ^e begrotingswijziging 2020	Inwonersaantallen 1-1-2019*:	61.601
	Bedrag per inwoner:	€ 58,73
	Bijdrage 2020:	€ 3.617.559 (af rondingsverschil € 27)

*De bijdrage basiszorg wordt gebaseerd op het inwonersaantal per 1 januari van het voorgaande jaar. De inwonersaantallen per 1 januari 2020 maakt het CBS in juni 2020 bekend.

Overige wijzigingen beïnvloeden de bijdrage basiszorg 2020 niet. Zij zijn van technische aard of vangt men op via de reserves.

In onze begroting staat nu een bedrag van € 3.591.368 opgenomen. De nieuwe bijdrage is € 3.617.559. De aanpassing voor de bijdrage aan de VRR van € 26.191 verwerken we in de zomerrapportage 2020.

Begroting 2021

De bijdrage basiszorg bestaat uit de basisbijdrage voor brandweezorg en de bijdrage voor de regionale taken. Beide taken zijn samengebracht in één tarief per inwoner. Naast een verhoging van de bijdragen in verband met stijging van de personele lasten door de nieuwe CAO zijn de bijdragen 2021 gecorrigeerd met een toegekend accres van 1,4%.

Bijdrage 2020		€ 3.617.559
1,4% indexatie		€ 51.292
CAO verhoging		€ 37.680
Totale bijdrage basiszorg 2021		€ 3.706.532

Naast de basisbijdrage brandweezorg betalen we een voorschotbedrag ten behoeve van het functioneel leeftijdsontslag (FLO) van brandweerpersoneel. Het FLO bedraagt voor Lansingerland € 26.000,-. In totaal betalen we aan de VRR in 2021 € 3.706.532 + € 26.000 = € 3.732.532.

In onze jaarschijf 2021 is een bedrag opgenomen van € 3.629.048. De nieuwe bijdrage aan de VRR (zonder FLO) voor 2021 is € 3.706.532. In de meerjarenbegroting 2021-2024 van Lansingerland verwerken we de mutatie van € 88.972.

Verdere procedure

De zienswijzeprocedure voor de 1^e begrotingswijziging 2020 en de begroting 2021 loopt van 15 april tot en met 10 juni 2020.

Inhoudelijke reacties van de raad verwerken we in de zienswijzenbrief. We sturen de zienswijzenbrief uiterlijk op 10 juni 2020 aan het Dagelijks Bestuur van de VRR.

Het Dagelijks Bestuur VRR bespreekt op 24 juni 2020 de ingekomen zienswijzen. Definitieve behandeling en besluitvorming van zowel de 1^e begrotingswijziging 2020 als de begroting 2021 vindt plaats in de vergadering van het Algemeen Bestuur van de VRR op 13 juli 2020.

Juridische aspecten

- Artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen
- Artikel 36, lid 5 van de Gemeenschappelijke regeling van de VRR
- Artikel 59 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.

Extern draagvlak/burgerparticipatie

De bestuurlijke auditcommissie van de VRR boog zich over de 1^e begrotingswijziging 2020 en de begroting 2021 en heeft beide stukken met een positief advies voorgelegd aan het DB van de VRR.

Op 2 april 2020 ontvingen alle DB leden het concept van de 1^e begrotingswijziging 2020 en de begroting 2021, met het verzoek om uiterlijk 9 april aan te geven of zij in kunnen stemmen met de stukken. Vervolgens biedt de VRR beide stukken aan de gemeenteraden aan voor een zienswijze-procedure.

Duurzaamheid

Het creëren van duurzaamheid binnen de bedrijfsvoering van de VRR is een doelstelling uit het meerjarenplan 2018-2022 van de VRR.

Bij het duurzaam inzetten van personeel richt de VRR zich op 4 pijlers, namelijk: gezondheid en energie, kennis en vaardigheden, balans werk-privé en motivatie en betrokkenheid.

Op het gebied van huisvesting is er aandacht voor duurzaamheid en energieneutraal functioneren van de VRR-gebouwen. Bij nieuwbouw en verbouw wordt duurzaam bouwen als vast uitgangspunt opgenomen in de planvorming en de uitvoering.

Daarnaast kijkt de VRR of er meer mogelijkheden zijn op het gebied van flexibele kazernes. Op basis van de ervaringen bij de (modulaire) bouw van een ambulancepost en een tijdelijke dagdienstkazerne onderzoekt de VRR of het mogelijk is om dit ook bij andere bouwprojecten toe te passen.

Bijlagen

1. De 1^e begrotingswijziging 2020 VRR (i20.09491)
2. De begroting 2021 VRR (i20.09490)
3. Concept zienswijze (U20.03177)
4. Begeleidend schrijven (i20.09491)

Toelichting

1^e begrotingswijziging 2020

De volgende wijzigingen zijn doorgevoerd:

- De gemeentelijke bijdragen zijn aangepast aan het definitieve inwonersaantal per 1-1-2019 (61.601 inwoners), zoals gepubliceerd door het CBS.
- De kapitaallasten (afschrijvingen en rente) zijn aangepast aan de actuele investeringsprognose. Het gehanteerde rentepercentage is gelijk aan de gemiddelde rente op langlopende leningen.
- SaaS-oplossing (software as a service) is aangeboden. Omdat de SaaS-oplossing functioneert als een leaseconstructie in plaats van aankoopconstructie heeft dit tot gevolg dat de aanbestedings- en implementatiekosten niet meer kunnen worden geactiveerd en afgeschreven over een aantal jaren, maar direct in het betreffende exploitatiejaar worden genomen. Hoewel dit tot verschillen in de exploitatie per jaar kan leiden is het effect meerjarig neutraal. De verschuiving van de lasten over de verschillende jaren zal ook worden verwerkt in de begroting. Op het jaar 2020 heeft dit een incidenteel nadelig resultaat van ruim 400.000. Een strategie wordt uitgewerkt om eventuele pieken en dalen als gevolg van SaaS-oplossingen in toekomstige jaren zoveel mogelijk uit te vlakken.
- Er heeft een actualisatie van de bestemmingsreserves en bijbehorende lasten plaatsgevonden. Op basis van een herijking van het meerjarenonderhoudsplan wordt er extra gedoteerd en onttrokken aan de reserve Groot Onderhoud. In het kader van de laatste openstaande eindjes van de transitie Meldkamer worden de hiervoor opgerichte bestemmingsreserves aangesproken.
- Op 1 januari 2020 is de WNRA (Wet Normalisering Rechtspositie Ambtenaren) in werking getreden. Vanaf dat moment geldt de WNRA voor het ambulancepersoneel. Per 1 januari 2020 zijn de aanstellingen van alle medewerkers, vallend onder de CAO ambulancezorg, omgezet naar arbeidsovereenkomsten.

Kernargumenten 1^e begrotingswijziging 2020

1. *De wijzigingen in de begroting 2020 beïnvloeden het niveau van dienstverlening niet*
De wijzigingen in de begroting zijn van administratief/technische aard en beïnvloeden het niveau van dienstverlening van de VRR niet.
2. *De wijzigingen in de begroting 2020 beïnvloedende de gemeentelijke bijdrage, met uitzondering van de aanpassing van het inwonertal, aan de basiszorg van de VRR niet*
Na aanpassing van het inwoneraantal (gegevens CBS - inwonersaantal per 1 januari van het voorgaande jaar) bedraagt de bijdrage aan de basiszorg 2020 € 3.617.559.

Begroting 2021

Kernargumenten begroting 2021

3. *De begroting 2021 volgt de uitgangspunten uit de Kadernota 2021 van de VRR*

Op 19 februari 2020 stelde het Algemeen Bestuur de Kadernota 2021 vast, waarin de investeringen, het accres en SaaS zijn opgenomen. De uitwerking daarvan vindt je terug in de begroting 2021.

4. *Het weerstandsvermogen van de VRR in 2021 is 'voldoende'*

De VRR heeft een weerstandscapaciteit van € 5.635.000. De waardering hiervoor is 'voldoende' (1,0 -1,4).

	Begroting 1-1-2020	Begroting 1-1-2021
Beschikbaar	7,5 miljoen	5,6 miljoen
Nodig	4,3 miljoen	4.6 miljoen
Ratio	1,73	1,22

5. *Bestuurlijke discussie over taken en budgetten vindt dit jaar plaats*

In de zienswijze op de begroting 2020 drong de raad er bij de VRR op aan te onderzoeken of de taken die de VRR uitvoert en de budgetten die daarvoor beschikbaar zijn, nog voldoende op elkaar zijn afgestemd.

De VRR is eind 2020 een bestuurlijk traject gestart om helderheid te verkrijgen over de taak, rol en gewenste ambitieniveau van de VRR, onder de naam 'de ontwikkelagenda van de VRR'. Doel is om het gewenste ambitieniveau en de bijbehorende begrotingsomvang te bepalen. De uitkomsten hiervan zijn in de loop van 2020 bekend. De begroting van 2021 wordt opgesteld op basis van bestaand beleid. Eventuele effecten van de ontwikkelagenda verwerkt de VRR in de kadernota 2022

Kanttekeningen

6. *De begroting sluit met een negatief resultaat*

De begroting 2021 sluit met een negatief resultaat van € 269.000. Het negatieve saldo wordt veroorzaakt doordat een aantal softwarepakketten bij vervanging niet meer mogen worden geactiveerd, maar als zogenaamde SaaS-oplossing volledig in de exploitatielasten verwerkt moeten worden. Verwachting is dat 2021 het laatste jaar is waarin zich een afwijking voordoet vanwege SaaS omdat er een actieve planning en spreiding van de implementatie van nieuwe applicaties plaatsvindt. Meerjarig is de begroting sluitend.

7. *WNRA is van invloed op de inwonersbijdrage*

Naar het zich nu laat aanzien zullen met de inwerkingtreding van de WNRA ook de brandweer-vrijwilligers onder het reguliere arbeidsrecht vallen en werknemers worden. Voor het brandweer-personeel is er uitstel naar 1 januari 2021 verleend. Hoewel de kosten nog niet exact bekend zijn is in de begroting 2021 opgenomen dat eventuele extra kosten als gevolg van de WNRA gecompenseerd worden middels de gemeentelijke inwonerbijdrage.

Raadsbesluit



Datum Raad
28 mei 2020
Registratienummer
BR2000034

Onderwerp
Zienswijze 1e begrotingswijziging 2020 en begroting 2021 Veiligheidsregio Rotterdam
Rijnmond

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het voorstel

Overwegende dat

- de wijzigingen in de begroting 2020 het niveau van dienstverlening niet beïnvloeden;
- de wijzigingen in de begroting 2020 van administratief/technische aard zijn;
- de wijzigingen in de begroting 2020 de gemeentelijke bijdrage, op een aanpassing van het inwonertal na, niet beïnvloeden;
- de verhoging van de bijdrage als gevolg van het gewijzigde inwonertal, wordt verwerkt in onze zomerrapportage 2020;
- de begroting 2021 de uitgangspunten van de kadernota volgt;
het weerstandsvermogen van de VRR voldoende is;
- dit jaar een bestuurlijke discussie plaatsvindt over de vraag of taken en budgetten van de VRR nog voldoende op elkaar zijn afgestemd (de ontwikkelagenda) en dat eventuele effecten daarvan verwerkt worden in de kadernota 2022 van de VRR;
- in het 2^e kwartaal een discussie plaatsvindt over de toekomstige vormgeving van de ambulance-dienst en dat eventuele veranderingen meegenomen worden in een 1^e begrotingswijziging 2021;
- de begroting van de VRR 2021 sluit met een negatief saldo, hoofdzakelijk veroorzaakt door SaaS, waarbij softwarepakketten bij vervanging niet meer mogen worden geactiveerd, maar als SaaS-oplossing volledig in de exploitatiekosten verwerkt worden. Verwachting is dat 2021 het laatste jaar is waarin zich een afwijking voordoet vanwege SaaS, omdat er een actieve planning en spreiding van nieuwe applicaties plaatsvindt;
- de begroting meerjarig sluitend is;
- er een stijging van personele lasten is door de nieuwe CAO;
- de bijdragen 2021 gecorrigeerd zijn met een toegekend accres van 1,4%;
- de gewijzigde bijdrage aan de VRR verwerkt wordt in de meerjarenbegroting 2021-2024 van Lansingerland;
- eventuele extra kosten, als gevolg van de WNRA voor vrijwillig brandweerpersoneel, van invloed zijn op de gemeentelijke inwonersbijdrage aan de VRR;
- nog niet duidelijk is wat voor consequenties het Covid-19 virus heeft voor zowel het bereiken van de doelstelling als voor de bedrijfsvoering van de VRR;
- noodzakelijke regionale kosten, als gevolg van de crisis, via de VRR lopen. Indien nodig sluit de VRR hier na afloop van de crisis, een lening voor af.

Gelet op

- artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen;
- artikel 36, lid 5 van de Gemeenschappelijke regeling van de VRR;
- artikel 59 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.

Besluit(en)

De zienswijze over de 1^e begrotingswijziging 2020 en de begroting 2021 van de VRR vast te stellen en naar de VRR te zenden.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 28 mei 2020,

de griffier,

drs. Marijke Walhout



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Postadres

Postbus 9154
3007 AD Rotterdam

Bezoekadres

Wilhelminakade 947
Rotterdam

Telefoon

088 - 8779 911

E-Mail

secretariaatKCA@vr-rr.nl

Ons kenmerk

20UIT00042

Betreft

Toezening begroting 2021, 1^e begrotingswijziging 2020 en
jaarverslag 2019

Datum

15 april 2020

Behandeld door

Kitty Hoogstrate

Aan de colleges van B&W van de gemeenten
in de regio Rotterdam-Rijnmond

Geacht college,

Het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft de begroting 2021 en de 1^e begrotingswijziging 2020 schriftelijk behandeld en besloten deze voor de zienswijzeprocedure aan de gemeenteraden aan te bieden. Middels deze brief bied ik u de stukken aan met het verzoek deze voor te leggen aan uw gemeenteraad voor een zienswijze.

Daarnaast ontvangt u conform artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen de concept jaarrekening 2019 ter informatie. Ik verzoek u de jaarrekening 2019 ter informatie aan uw gemeenteraad te zenden. De jaarrekening zal ook schriftelijk voorgelegd worden aan het Algemeen Bestuur.

Onderstaand treft u per bovengenoemd stuk nadere informatie.

Jaarverslag 2019

In het jaarverslag kunt u lezen dat de VRR een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de veiligheid en zorg voor de inwoners van Rotterdam-Rijnmond. Denk hierbij o.a. aan het onderbrengen van de ambulancezorg bij één organisatie, werken aan vraagstukken over de beschikbaarheid van vrijwilligers, het inzetten van drones, oefenen voor veiligheid op zee, starten met een belevingswoning, waar je als volwassene kan ontdekken hoe je brand voorkomt en wat je kunt doen als er brand uitbreekt en de voorbereiding op de omgevingswet.

De accountant geeft aan dat de VRR het jaarrekeningproces goed beheerst. De VRR ontvangt een goedkeurende verklaring op getrouwheid en rechtmatigheid.

Waar er bij de jaarrekening 2017 en 2018 nog wel sprake was van een afkeurende verklaring op rechtmatigheid, doordat in eerdere jaren bij met name de 2B diensten de aanbesteding van de nog lopende contracten onvoldoende rekening was gehouden met de Europese aanbestedingsregels. In 2018 en 2019 is een inhaalslag gemaakt in het (Europees) aanbesteden van contracten waardoor er over 2019 een goedkeurende verklaring wordt ontvangen.

1e begrotingswijziging 2020

De begroting 2020 van de VRR is in het voorjaar van 2019 opgesteld. Wijzigingen en/of aanpassingen die zich in de loop van de tijd voor hebben gedaan en/of voortvloeien uit de jaarafsluiting 2019 zijn daarin nog niet verwerkt. Hiertoe is een 1^e wijziging op de financiële begroting 2020 opgesteld die als bijlage aan deze brief is toegevoegd. De ontwikkelingen die financiële consequenties hebben voor de begroting 2020 worden daarin kort genoemd en vormen de uitgangspunten van deze begrotingswijziging.

Veiligheidsregio Rotterdam - Rijnmond

Aangezien de begrotingswijziging gelijktijdig met de begroting 2021 ter besluitvorming wordt aangeboden aan het Dagelijks- en Algemeen Bestuur hebben we de wijzigingen op de begroting beperkt tot (alleen) het jaar 2020. De wijzigingen die betrekking hebben op de jaren 2021 tot en met 2024 zijn meegenomen in de Begroting 2021.

Begroting 2021

De begroting 2020 is opgesteld conform de uitgangspunten uit de kadernota, die op 19 februari 2020 is vastgesteld door het Algemeen Bestuur en daarna naar de gemeenteraden is verzonden.

In deze begrotingsperiode komt een aantal (maatschappelijke) veranderingen op ons af, waar de VRR in 2021 mee aan de slag gaat. Denk hierbij aan de Omgevingswet die met ingang van 2021 van kracht wordt, het op sterkte houden van de personele capaciteit bij de (vrijwilligers van de) brandweer, de voorbereiding op nieuwe rampen en crises zoals cyber, terrorisme, klimaatverandering, griep pandemie en energietransitie en het bouwen aan één geïntegreerde organisatie bij de Ambulancezorg.

Gezien de geplande ontwikkelagenda-bijeenkomst voor het Bestuur in 2020 is er voor gekozen om in de begroting 2021 geen nieuw beleid op te nemen en de resultaten van de bestuurlijke bespreking van de ontwikkelagenda af te wachten. In het traject van de ontwikkelagenda worden ook zaken zoals de consequenties van de Omgevingswet meegenomen.

Naast bovengenoemde onderwerpen zal er ook aandacht zijn voor innovatie o.a. door bij de brandweer te kijken hoe business intelligence kan bijdragen aan een dynamisch bedrijfsvoeringsmodel, waarin real time risico's, voorspelbaarheid, beschikbaarheid van personeel en materieel een rol hebben. Op preventief gebied wordt verder gewerkt aan een overzicht met de meest risicovolle objecten in de regio bekeken vanuit verschillende thema's.

Op 3 juli 2019 is in het Algemeen Bestuur VRR ingestemd met de uitbreiding van het belang van de VRR in de coöperatie AZRR. Hierbij is besloten om in het tweede kwartaal 2020 aan de hand van een discussienotitie nader te discussiëren over de verdere toekomstige vormgeving van de ambulancedienst. De uitkomsten van deze discussie kunnen invloed hebben op het programma ambulancezorg. Eventuele veranderingen worden meegenomen in een 1e begrotingswijziging 2021.

Op 1 januari 2020 is de WNRA (Wet Normalisering Rechtspositie Ambtenaren) in werking getreden. Vanaf dat moment geldt de WNRA voor het ambulancepersoneel. Per 1 januari 2020 zijn de aanstellingen van alle medewerkers vallend onder de CAO ambulancezorg omgezet naar arbeidsovereenkomsten. Naar het zich nu laat aanzien zullen met de inwerkingtreding van de WNRA ook de brandweervrijwilligers onder het reguliere arbeidsrecht vallen en werknemers worden. Voor het brandweerpersoneel is er uitstel naar 1 januari 2021 verleend. Hoewel de kosten nog niet exact bekend zijn is in de begroting opgenomen dat eventuele extra kosten als gevolg van de WNRA gecompenseerd worden middels de gemeentelijke inwonerbijdrage.

Vooralsnog is er rekening gehouden met een CAO-wijziging per 2021 die tot een stijging van 1% van de loonkosten leidt. Indien de CAO met meer dan 1% stijgt kunnen de extra lasten in 2021 gedekt worden uit de algemene reserve, maar zal er voor volgende jaren wel een aanpassing op de gemeentelijke inwonerbijdrage moeten plaats vinden naar rato van de geldende gemeentelijke inwonerbijdragen.

COVID19

De begroting is grotendeels opgesteld, voordat het Covid-19-virus in Nederland voet aan de grond kreeg. Duidelijk is dat de crisis rondom het Covid-19-virus grote consequenties heeft.

Veiligheidsregio Rotterdam - Rijnmond

Vanuit de GRIP4 structuur worden besluiten genomen door het Regionaal Beleidsteam die ook financiële implicaties kunnen hebben. Het besluit tot het inrichten van zorghotels en het inrichten van tijdelijke zorglocaties zijn hier voorbeelden van. Binnen de bestaande regelgeving is de verantwoordelijkheid voor deze kosten neergelegd bij de gemeenten en het Rijk. Omdat deze kosten niet toe zijn te wijzen aan één specifieke partij (de gemeenten, de VRR danwel anderszins) kan er onduidelijkheid ontstaan en de ongewenste situatie waarbij er discussie ontstaat over wie er wat gaat betalen. Hierdoor dreigen zaken stil te komen liggen. Om die reden is u in een separate brief verzocht te besluiten deze kosten als gemeenten binnen de regio Rotterdam-Rijnmond gezamenlijk te dragen. Het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond stelt u hierbij voor om per direct alle kosten die gemaakt worden, voortvloeiend uit de besluiten die de Voorzitter neemt ten aanzien van de bestrijding en beheersing van het Coronavirus en waarbij geen duidelijk andere actor voor verantwoordelijk is, via de VRR te laten verlopen. Zodra de crisis voorbij is zal nader worden bekeken waar de gemaakte kosten daadwerkelijk moeten landen (zorgverzekeraar, rijksoverheid, zorginstellingen VRR, gemeente etc.). Dit besluit heeft ook consequenties voor de begroting 2020.

Verdere besluitvorming

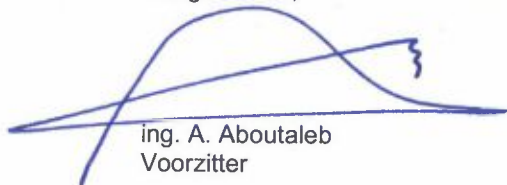
De zienswijzeprocedure neemt, conform de Wet gemeenschappelijke regelingen, 8 weken in beslag. Zienswijzen kunnen tot 11 juni 2020 kenbaar gemaakt worden aan het Dagelijks Bestuur van de VRR. Het Dagelijks Bestuur zal op 24 juni 2020 de ingezonden zienswijzen bespreken. Definitieve behandeling en besluitvorming van de 1^e begrotingswijziging 2020 en de begroting 2021 vindt plaats tijdens de vergadering van het Algemeen Bestuur op 13 juli 2020.

Ambtelijke informatiebijeenkomst

Op 21 april a.s. staat een informatiebijeenkomst bij de VRR gepland voor de medewerkers van uw gemeenten, waaronder de hoofden financiën en de ambtenaren openbare orde en veiligheid/rampenbestrijding. Door de afgekondigde maatregelen rondom het Corona-Covid-19 virus kan deze bijeenkomst dit jaar niet in fysieke vorm doorgaan. Daarom zal de bijeenkomst via Teams georganiseerd worden. Voor deelname aan deze informatiebijeenkomst vragen we u vooraf een mail te sturen aan SecretariaatKCA@vr-rr.nl met daarin de naam, het e-mailadres en telefoonnummer van de deelnemer.

Vragen over de 1^e begrotingswijziging 2020 of de begroting 2021 kunnen via de mail gesteld worden aan ernst-jan.villerius@vr-rr.nl.

Hoogachtend,



ing. A. Aboutaleb
Voorzitter

Bijlagen:

- Jaarverslag 2019
- 1^e Begrotingswijziging 2020
- Begroting 2021

Begroting 2021



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Kerngegevens

Naam: Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Bezoekadres: World Port Center
Wilhelminakade 947
3072 AP ROTTERDAM

Postadres: Postbus 9154
3007 AD ROTTERDAM

Telefoon: 088-8779000 (algemeen)

Website: www.vr-rr.nl

E-mail : info@vr-rr.nl

Dagelijks bestuur: de heer A. Aboutaleb (voorzitter)
de heer C.H.J. Lamers
mevrouw A. Attema
mevrouw A. Grootenboer – Dubbelman
de heer F. van Oosten
de heer P. van de Stadt

Algemeen Directeur mr. drs. A. Littooi

Voorwoord	5
Inleiding	6
Beleidsprogramma.....	11
Ambulancezorg.....	13
Brandweerzorg	17
Risico- & Crisisbeheersing	24
Paragrafen	28
Weerstandsvermogen en risicobeheersing	30
Financiering	47
Kapitaalgoederen.....	51
Bedrijfsvoering	53
Verbonden partijen	56
Programmabegroting.....	57
Financiële begroting 2021	59
Overzicht baten en lasten 2021-2024	65
Overzicht baten en lasten 2021	66
Overzicht programma's naar taakvelden 2021	70
Overzicht begroting en meerjaren – structureel en incidenteel.....	71
Overige gegevens	72
Bijdragen 2021 per deelnemende gemeente.....	74
Bijdragen 2021 per deelnemende gemeente DVO+ / FLO	75
Staat van vereiste handtekeningen	77

Beste lezer,

Voor u ligt de VRR-begroting voor 2021, de vierde editie uit ons meerjarenplan 2018 – 2022.

De aard van dit document verlangt, dat we over onze huidige bezigheden en prioriteiten heen, kijken naar een punt verder aan de horizon: wat zien we op ons af komen, hoe beoordelen we dat, welke keuzes komen daar uit voort? Deze punten komen hier aan de orde voor onze programma's Ambulancezorg, Brandweertzorg en Risico- & Crisisbeheersing, waaronder de GHOR.

De weg die we daarbij inslaan, hangt voor een belangrijk deel samen met de uitkomsten van 'dossiers' die we nu onderhanden hebben. Een kleine greep uit de thema's: Evaluatie van de wet Veiligheidsregio's en het presterend vermogen van de Veiligheidsregio's, overdracht van de meldkamers aan de Landelijke Meldkamer Samenwerking, ambulancevervoer waar de tijdelijke wet is verlengd tot en met 2020 en waar we nu onderzoek doen naar de beste wijze van inrichting van de organisatie, het omgevingsrecht dat in 2021 van start moet gaan en de personele capaciteit van onze brandweerorganisatie.

Stuk voor stuk vraagstukken waar we nu al vol op inzetten. De lijnen naar de horizon zijn in veel opzichten duidelijk verbonden met het hier en nu. Hetzelfde geldt voor de urgente problematiek waare we nu mee worden geconfronteerd: de wereldwijde verspreiding van het corona-virus en de gevolgen ervan hier in Nederland en in het bijzonder in ons verzorgingsgebied.

We hebben nog geen zicht op hoe deze crisis zich verder zal ontwikkelen. Maar wel is duidelijk dat we deze crisis moeten toevoegen aan de reeks van 'moderne crises' die onze moderne samenleving bedreigen. Crises die nadrukkelijk de vraag opwerpen in welke mate de bestrijding ervan behoort tot de kerntaken van veiligheidsregio's, in het bijzonder onze regio. Toen de VRR werd opgericht in 2006, lag er een sterke taakfocus op fysieke veiligheid. De afgelopen jaren is er meer en meer vraag ontstaan naar een taakverbreding als gevolg van zowel nieuwe vormen van crisis als door maatschappelijke ontwikkelingen. Denk daarbij aan de groeiende aandacht voor de zelfredzaamheid van burgers, in het bijzonder van kwetsbare groepen; de wens om, samen met omgevingsdiensten en inspecties, meer in te zetten op veiligheid in de industrie, maar ook terrorisme-dreiging en het vluchtelingenvraagstuk. In dit rijtje kan nu het Coronavirus worden toegevoegd.

Dit soort veranderingen hebben gevolgen voor het werk van de veiligheidsregio. Het vraagt ook om andere expertises bij medewerkers. Het beroep dat op ons wordt gedaan, komt steeds meer op gespannen voet te staan met de capaciteit en financiële huishouding van onze organisatie. De VRR is daarom in 2020 een bestuurlijk traject gestart om helderheid te verkrijgen over de taak, rol en gewenste ambitieniveau van de VRR; roepnaam van het traject: 'de ontwikkelagenda van de VRR'. Doel is om het gewenste ambitieniveau en de bijbehorende begrotingsomvang te bepalen. De uitkomsten hiervan worden in de loop van 2020 bekend. De begroting van 2021 wordt dan ook nog opgesteld op basis van bestaand beleid. Eventuele effecten van de ontwikkelagenda zullen worden verwerkt in de kadernota 2022.

Algemeen directeur
Arjen Littooi, algemeen directeur

Veiligheidsketen en organisatie

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) staat voor 'samen sterk' in hulp- & zorgverlening en in risico- & crisisbeheersing. Vijftien gemeenten werken nauw samen op dit gebied.



De deelnemende gemeenten aan de VRR zijn:

Albrandswaard, Barendrecht, Brielle, Capelle aan den IJssel, Goeree Overflakkee, Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Maassluis, Nissewaard, Ridderkerk, Rotterdam, Schiedam, Vlaarding en Westvoorne.

Inleiding

De VRR heeft als doelstelling:

- het geven van invulling aan de regionale taken ten aanzien van het waarborgen van de fysieke veiligheid van de regio en het voorbereiden op rampenbestrijding en crisisbeheersing en de hiermee verband houdende multidisciplinaire samenwerking.
- het doelmatig organiseren en coördineren van werkzaamheden ter voorkoming, beperking en bestrijding van brand, het beperken van brandgevaar, het voorkomen en beperken van ongevallen bij brand en al hetgeen daarmee verband houdt, het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand, het beperken en bestrijden van rampen en het bevorderen van een goede hulpverlening bij ongevallen en rampen;
- het doelmatig organiseren en coördineren van het vervoer van zieken en ongeval slachtoffers, de registratie daarvan en het bevorderen van adequate opname van zieken en ongeval slachtoffers in ziekenhuizen of andere instellingen voor intramurale zorg;
- het voorbereiden en bewerkstelligen van een doelmatig georganiseerde en gecoördineerde geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen.

In het gebied waarvoor de VRR deze taken uitvoert, wonen 1,3 miljoen inwoners. De oppervlakte beslaat ongeveer 865,6 km². In de regio bevinden zich zowel dunbevolkte plattelandsgemeenten als verstedelijkte gebieden. Daarnaast is de aard van de economische bedrijvigheid zeer verschillend. Naast de wereldhaven met haar scheepvaart, transport- en overslagbedrijven en petrochemische industrie bevinden zich in de regio ook uitgestrekte landbouwgebieden, en financiële en zakelijke dienstverlening. Deze diversiteit in de regio zorgt ervoor dat invulling geven aan bovengenoemde taken complex van aard is.

De gemeenten voor wie de VRR deze taken uitvoert, zijn vertegenwoordigd in het bestuur. De burgemeesters van alle 15 gemeenten vormen samen het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio. Dit bestuur stelt de hoofdlijnen van het te voeren beleid en de financiële kaders vast. Elk lid van het Algemeen Bestuur legt binnen zijn / haar gemeenteraad verantwoording af over het door de VRR gevoerde beleid.

Zes leden uit het Algemeen Bestuur vormen het Dagelijks Bestuur. Het Dagelijks Bestuur is belast met de voorbereiding en uitvoering van de besluiten die het Algemeen Bestuur neemt. Ieder lid van het Dagelijks Bestuur heeft zijn / haar eigen portefeuille. Hieronder is een overzicht van het Dagelijks Bestuur opgenomen.



Burgemeester A. Aboutaleb,
Voorzitter
Coördinerend bestuurder



Burgemeester P. van de Stadt
Portefeuille: Bedrijfsvoering



Burgemeester C.H.J. Lamers
plv. voorzitter
plv. coördinerend bestuurder
Portefeuille: GHOR en AZRR
BAC GHOR



Burgemeester A. Grootenboer
BAC Crisisbeheersing
Portefeuille: Oranje Kolom



Burgemeester A. Attema
2^e plv. voorzitter
2^e plv. coördinerend bestuurder
BAC Brandweer



Burgemeester F. van Oosten
Portefeuille: Water
BAC Informatievoorziening

Inleiding

De VRR wil een toekomstbestendige organisatie zijn, die professioneel en flexibel is en midden in de samenleving staat. Deze samenleving is sterk aan verandering onderhevig en we zien een verschuiving van klassieke rampen naar moderne crises. We denken dan met name aan klimaatverandering, energietransitie, het vluchtelingenvraagstuk, cyber, terrorisme, wereldwijde virussen en hoog water. Zaken die kunnen leiden tot (grote) ontwrichting van de samenleving en die vragen om een heldere en duidelijke veiligheidsaanpak en structuur.

De VRR gaat in 2020 in gesprek met het bestuur over de rol en taak van onze organisatie en welke toegevoegde waarde onze hulpverleningsorganisatie heeft voor de gemeenten en haar inwoners in onze regio. We beschikken tenslotte over zeer professioneel opgeleide hulpverleners die breed inzetbaar zijn en een 24/7 crisisorganisatie die er toe doet.

Missie

De missie van de VRR bepaalt de doelen die wij stellen, de resultaatgebieden waarop wij actief zijn en de organisatieprincipes die worden gehanteerd. Ook geeft het richting aan ons besturingsmodel. De missie van de VRR luidt:

We zijn er altijd: De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond staat voor 'samen sterk' in risicobeheersing, incidentbestrijding en crisisbeheersing, door een gezamenlijke inzet van diensten, organisaties, burgers en bedrijfsleven, waardoor schade en leed bij incidenten wordt voorkomen of beperkt.

De 'bedoeling': Iedereen werkt bij de VRR voor de veiligheid op straat. Alles binnen de VRR moet erop gericht zijn te voorkomen dat het mis gaat, maar als er iets misgaat, staan we er en helpen we de mensen zo snel en adequaat mogelijk. Het systeem moet ondersteunend zijn.

Visie

Wij zijn een gezaghebbend kennis- en expertisecentrum op het gebied van veiligheid en een betrouwbare zorg- en hulpverleningsorganisatie. Wij brengen kennis, ervaring, burgers, bedrijven en organisaties bij elkaar om daarmee op een effectieve en efficiënte wijze de veiligheid te bevorderen. De VRR is een doelmatige, transparante en open organisatie. Medewerkers van de VRR geven en nemen verantwoordelijkheid. Zij zijn deskundige professionals die hun werk doen met passie en bevlogenheid in een uitdagende omgeving. Zij zijn daarbij voortdurend scherp op maatschappelijke ontwikkelingen, innovatie en de vertaling daarvan naar veiligheid.

Strategie

De aankomende jaren gaan wij aan deze missie en visie invulling geven door de volgende strategieën uit te werken vanuit de gedachte, dat de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond:

- Een veilige leefomgeving creëert
- Hulpverlening op maat levert
- Een Expertisecentrum is voor een gezonde leefomgeving en veiligheid
- Midden in de samenleving staat

Inleiding

Maatschappelijke effecten

Hieronder wordt uitgelegd welke maatschappelijke effecten wij hopen te bereiken met de hierboven genoemde thema's. In de beleidsbegroting wordt per programma aangegeven welke activiteiten bijdragen aan deze effecten.

Creëren veilige leefomgeving

Onze regio is complex, divers en dynamisch. Verstedelijkte gebieden (met hoogbouw en bijzondere bouw), havens en industriële complexen worden afgewisseld met dunbevolkte plattelandsgebieden. Alle activiteiten, die wij uitvoeren onder het thema "creëren van een veilige leefomgeving" dragen bij aan het verlagen van de kans op incidenten en het verkleinen van de gevolgschade bij een incident.

Hulpverlening op maat

Wanneer er ondanks alles toch iets mis gaat, staan de hulpdiensten klaar om te helpen. De hulpdiensten moeten snel ter plaatse zijn, adequaat handelen en altijd beschikbaar zijn. Bovendien moet de hulp betaalbaar blijven. Alle activiteiten onder dit thema zijn erop gericht om op het juiste moment de juiste hulp te bieden.

Expertisecentrum voor gezondheid en veiligheid

De VRR is dé expert op het gebied van brandpreventie, industriële veiligheid, scheepsbrandbestrijding en evenementenadvisering. Het is een platform om veiligheid op een hoger kwaliteitsniveau te brengen, waardoor minder incidenten ontstaan en gevolgschade beperkt wordt.

Midden in de samenleving

De VRR staat voor de uitdaging om alle inwoners van Rotterdam-Rijnmond, ook de kwetsbare, zo goed mogelijk te adviseren bij de inrichting van een veilige leefomgeving en de bevordering van hun zelfredzaamheid en samen redzaamheid. Activiteiten onder dit thema zijn erop gericht, om mensen bewust te maken van hun eigen aandeel bij het ontstaan van incidenten en beperken van gevolgschade.

Begroting 2021

Deel 1

Beleidsprogramma



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Ambulancezorg



Programma

Ambulancezorg

Doel Ambulancezorg

Het leveren van verantwoorde ambulancezorg in goede samenwerking met ketenpartners, waarbij de medewerkers en de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk worden ingezet.

De Coöperatie Ambulancezorg Rotterdam-Rijmond (AZRR) is door de minister van VWS aangewezen om in de regio Rotterdam-Rijnmond de ambulancezorg te leveren. Naast het spoedvervoer is zij ook verantwoordelijk voor het besteld vervoer in onze regio. De bekostiging van de ambulancezorg vindt volledig plaats door de Coöperatie. Er zijn geen geldstromen vanuit de inwonerbijdrage richting het programma ambulancezorg.

Op 3 juli 2019 is in het Algemeen Bestuur VRR ingestemd met de uitbreiding van het belang van de VRR in de coöperatie AZRR. Hierbij is besloten om in het tweede kwartaal 2020 aan de hand van een discussienotitie nader te discussiëren over de verdere toekomstige vormgeving van de ambulancedienst. De uitkomsten van deze discussie kunnen invloed hebben op het programma ambulancezorg. Eventuele veranderingen worden meegenomen in een 1^e begrotingswijziging 2021.

Wat willen wij bereiken Ambulancezorg:

Hulpverlening op maat:

Op het juiste moment de juiste patiënt de juiste zorg bieden

Eén geïntegreerde organisatie zijn.

Wat gaan wij daar voor doen Ambulancezorg:

Hulpverlening op maat:

Ten aanzien van de patiëntenzorg gaan we de implementatie voltooien, zodat we voldoen aan de nieuw te stellen kwaliteitscriteria die in 2020 landelijk ontwikkeld worden.

In 2021 staat er één organisatorisch geïntegreerde organisatie. Dat betekent nog niet dat we ook echt als één organisatie opereren. We zullen een gezamenlijke cultuur moeten creëren. Focus ligt daarbij vooral op de medewerkers. Voor de medewerkers is 2021 het integratiejaar met één rechtspositie. Dit betekent dat we een traject starten met als doel dat medewerkers zich thuis gaan voelen in de organisatie. Samen met de medewerkers gaan we kijken naar de synergieën waar de medewerkers deel van willen uitmaken. Van de leidinggevenden verwachten wij dat zij zich commiteren aan de gestelde uitgangspunten. Naast de focus op de medewerker gaan we ook zorgen dat het beleid en de middelen gaan bijdragen aan de gezamenlijke cultuur.

Informatie over de prestatie indicatoren vindt u terug in het Bestuurlijk Dashboard (<https://dashboard.mijnvrr.nl/>).

Programma
Ambulancezorg

Wat mag het kosten

Ambulancezorg (* 1.000,-)	Realisatie 2019	1e BW 2020	B2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Personeel	24.623	21.435	21.435	21.435	21.435	21.435
Huisvesting	1.233	806	806	806	806	806
Middelen	2.699	2.733	2.733	2.733	2.733	2.733
Overigen	1.292	935	935	935	935	935
Vennootschapsbelasting						
Overhead	948	1.569	1.569	1.569	1.569	1.569
Totaal lasten	30.795	27.478	27.478	27.478	27.478	27.478

Brandweertzorg



Programma

Brandweezorg (repressie)

Algemeen

Het doel van het programma brandweezorg is vanuit een maatschappelijk belang mensen, dieren en goederen in de gehele regio Rotterdam-Rijnmond te beschermen tegen (de gevolgen van) brand, ongevallen, terreur en natuurgeweld, in een werkomgeving waar klantgerichtheid en professionaliteit centraal staan. Deze veiligheid bieden wij in overleg met burgers en samenleving: samen maken wij het veiliger.

De taken van de regionale brandweer, die uit de wet Veiligheidsregio voortkomen zijn onder meer:

- Voorkomen en bestrijden van brand.
- Adviseren op het gebied van brandpreventie en industriële veiligheid inclusief toezicht, controle en handhaving.
- Beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen.
- Waarschuwen van de bevolking voor gevaarlijke situaties: brand, giftige stoffen.

De omvang van de brandweer en de benodigde middelen wordt in belangrijke mate bepaald door de aard en omvang van de aanwezige risico's in het verzorgingsgebied. Door de aanwezigheid van het haven- en industriegebied en een hoge mate van verdichting van de samenleving zijn de risico's in de regio Rotterdam-Rijnmond hoger dan gemiddeld in Nederland. Dit stelt hogere eisen aan de brandweer- en hulpverleningsorganisatie.

Wat willen wij bereiken (Repressief):

Hulpverlening op maat:

Uitwerking geven aan een rekenkundige tool die op basis van historische gegevens berekent, waar de kans op een brand in de eerstvolgende 9 uur het hoogst is.

De brandweer heeft de intentie uitgesproken om een handelingsperspectief te ontwikkelen voor Terrorismegevolgbestrijding en "grof en extreem geweld"-scenario's.

De taakverschuiving op onderwerpen als hoogbouw, situationele commandovoering, basisprincipes brandbestrijding en de energietransitie zorgt voor een continue ontwikkeling op het gebied van grootschalig en specialistisch brandweeroptreden. In dit kader wordt de visie op Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen geactualiseerd.

Wat gaan wij daar voor doen (Repressief):

Hulpverlening op maat:

Waar het hier om gaat is te komen tot een dynamisch bedrijfsvoeringsmodel waarin realtime risico's, voorspelbaarheid, beschikbaarheid van personeel en materiaal enz. een rol hebben. De basis hiervoor is operationele Business Intelligence (BI). BI is een langzaam instrument, maar wel één die ons steeds meer inzicht en kennis verschaft. De komende jaren wordt hard gewerkt aan de doorontwikkeling van BI.

In 2020 zal middels een pilot een onderzoek gedaan worden naar deze scenario's middels een bijzonder brandweer peloton: het Quick ResponseTeam – Brandweer (QRT-B). Mocht deze pilot aanleiding geven tot een daadwerkelijk implementatie van een QRT-B team, zal dit in 2021 gebeuren.

In 2020 wordt gestart met het opstellen van regionale visie op het gebied van incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen. In 2021 zal deze visie binnen de VRR worden geïmplementeerd.

Programma

Brandweertzorg (risicobeheersing en industriële veiligheid)

Wat willen wij bereiken (Repressief):

Hulpverlening op maat:

Dynamische brandweertzorg betreft aanpassen van de wet- en regelgeving en aanpassen van de normtijden. De organisatie moet komen tot flexibiliteit in de voertuigbezetting, in kazernering, alarmering en dekkingsgraad. Hiervoor moet een landelijke handreiking komen voor het dekkingsplan, dat uitgewerkt moet worden naar technische instructies en scripts. Binnen de VRR gaan we over naar de totstandkoming van dekkingsplan 4.0 die nog meer dynamisch is.

Midden in de samenleving

De VRR wil midden in de samenleving staan. De brandweer doet onderzoek naar brandveiligheid en de het achterliggende brand(on)veilige gedrag vooral ten aanzien van risico- en kansgroepen, senioren en minder zelfredzamen.

Wat gaan wij daar voor doen (Repressief):

Hulpverlening op maat:

De VRR doorloopt een traject met een aanrijtijden server en dynamisch alarmeren, waarmee de VRR in 2019 een Innovatieprijs heeft ontvangen. Dit traject wordt in 2020 verder doorlopen. In 2021 wordt het systeem operationeel en wordt het dynamisch alarmeren voor de brandweer mogelijk.

Midden in de samenleving

De inzet van wijkbrandweerlieden heeft zich als waardevol bewezen bij het innemen van een positie "midden in de samenleving". Binnen Veilig Leven wordt dit concept verder uitgewerkt. Binnen Rotterdam-Zuid wordt aangesloten bij het Nationaal Programma op Zuid om de brandweer in deze wijken te vestigen.

Programma

Brandweertzorg (risicobeheersing en industriële veiligheid)

Wat willen wij bereiken (Preventief):

Creëren veilige leefomgeving:

Wij willen een meer risicogerichte en regisserende benadering van fysieke veiligheid realiseren die aansluit bij de Omgevingswet en de Wet kwaliteitsborging bouw.

Implementatie omgevingswet

Ontwikkelen van een kwaliteitssysteem en voorbereiding op ISO-certificering.

Inzicht in de top 50 van risicovolle objecten, integraal benaderd. Van deze ranking is voor iedere tak van sport aangegeven, wat we doen om de inrichting veilig te maken of in geval van nood, zo snel en goed mogelijk te kunnen helpen

Expertisecentrum voor gezondheid en veiligheid

In de regio Rotterdam Rijnmond wordt steeds complexer gebouwd. Bestaande regelgeving is hiervoor niet toereikend, maar er moet wel worden gewerkt met gelijkwaardige veiligheidsmaatregelen. De VRR wil ook op dit gebied specialist zijn.

Wat gaan wij daar voor doen (Preventief):

Creëren veilige leefomgeving

Wij gaan een nieuwe producten en diensten catalogus uitdragen richting gemeenten en een start maken met het opstellen of aanpassen van (nieuwe) samenwerkingsovereenkomsten.

In 2020 worden er nieuwe werkprocedures opgezet. Een deel hiervan wordt in samenwerking met 5 veiligheidsregio's uit Zeeland en Zuid-Holland gedaan.

In voorgaande jaren is gewerkt aan het behalen van een ISO-certificering. Afhankelijk van de behaalde resultaten in 2020 zullen er in 2021 nog acties uitgevoerd moeten worden om de ISO-certificering af te ronden.

In 2020 wordt een plan van aanpak opgesteld om per thema met alle belanghebbenden te bepalen wat een risicovol object is. In 2021 wordt per thema een overzicht opgeleverd met risicovolle objecten.

Expertisecentrum voor gezondheid en veiligheid

In 2020 is in beeld gebracht wat er nodig is om expert te worden op het gebied van hoogbouw. In 2021 wordt dit verder uitgewerkt.

Informatie over de prestatie indicatoren vindt u in het Bestuurlijk Dashboard (<https://dashboard.mijnvrr.nl/>).

Programma
Brandweertzorg

Wat mag het kosten

Brandweertzorg (* 1.000,-)	Realisatie 2019	1e BW 2020	B2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Personeel	52.293	54.434	55.541	56.252	56.685	57.009
Huisvesting	6.319	9.363	8.363	8.222	8.073	8.118
Middelen	8.257	8.852	9.153	8.895	8.787	8.787
Overigen	5.789	6.013	6.376	5.625	5.625	5.625
Vennootschapsbelasting						
Overhead	19.714	20.547	20.847	20.847	20.847	20.847
Totaal lasten	92.372	99.209	100.280	99.840	100.017	100.386

Risico- & Crisisbeheersing Inclusief GHOR



Programma

Risico- en Crisisbeheersing (inclusief GHOR)

Doel

Het systematisch verbinden van de vele partijen, die een rol hebben bij het verhogen en borgen van het fysieke en gezondheidkundige veiligheidsniveau van de burger in de regio Rotterdam-Rijnmond in relatie tot de mogelijkheden, die beschikbaar zijn om het risico te reduceren met een adequate hulpverleningsorganisatie.

De kern van Risico- en Crisisbeheersing ligt in het vermogen de verschillende belangen van de vele partners op een optimale wijze te behartigen, te waarborgen en de samenhang hierbij aan te brengen door de rol van zowel regisseur als adviseur op zich te nemen.

Wat willen wij bereiken:

Hulpverlening op maat:

Extra aandacht besteden aan nieuwe vormen van crisis, zoals cyberaanvallen, klimaatverandering, continuïteit.

Een sterk multidisciplinair oefenbeleid hebben.

Creëren veilige leefomgeving:

Ontwikkelen van een gezamenlijke visie van de GHOR en het ROAZ op netcentrische werken binnen de opgeschaalde zorg in de regio Zuidwest Nederland

Oranje kolom

Doorontwikkelen van de oranje kolom, waarbij onderzocht wordt of de gemeentelijke taken geüniformeerd kunnen worden, zodat in alle delen van de regio taakvolwassen personeel beschikbaar is voor de bemensing van de verschillende operationele teams.

Wat gaan wij daarvoor doen:

Hulpverlening op maat:

Naast aandacht voor de traditionele incidenten is het de verwachting dat in 2021 meer aandacht besteed moet gaan worden aan o.a. energie transitie, klimaat verandering en ontwikkelingen op het gebied van Robotica (zelf rijdende auto's / vaartuigen).

In 2021 worden de World Police and Fire Games gehouden in Rotterdam. In het oefenjaarplan zal hier rekening mee worden gehouden.

Creëren veilige leefomgeving:

Met de regio's Zuid-Holland Zuid en Zeeland én met het Traumacentrum Zuidwest Nederland is overleg met alle relevante zorginstellingen om te komen tot netcentrisch werken.

Oranje kolom

In 2019 is een plan van aanpak Bevolkingszorg "Basis op Orde" opgesteld. In 2020 zal dit kader worden vastgesteld. De doelstelling van dit plan van aanpak is om een eerste stap te zetten in de concrete doorontwikkeling van Bevolkingszorg in de regio Rotterdam-Rijnmond. Dit plan van aanpak zal doorlopen in 2021.

Programma
Risico- en Crisisbeheersing (inclusief GHOR)

Wat mag het kosten

Risico-en Crisisbeheersing (* 1.000,-)	Realisatie 2019	1e BW 2020	B2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Personeel	773	3.199	3.336	3.336	3.336	3.336
Huisvesting	244	741	741	741	741	741
Middelen	182	851	851	851	851	851
Overigen	1.905	2.617	2.647	2.647	2.647	2.647
Vennootschapsbelasting						
Overhead	462	817	817	817	817	817
Totaal lasten	3.566	8.224	8.391	8.391	8.391	8.391

Met ingang van 2020 zijn de cijfers van het programma Risico- en Crisisbeheersing inclusief de GHOR.

Informatie over de prestatie indicatoren vindt u terug in het Bestuurlijk Dashboard
(<https://dashboard.mijnvrr.nl/>).

Begroting 2021

Deel 2

Paragrafen



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Algemeen

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) staat voor 'samen sterk' in risicobeheersing, incidentbestrijding en crisisbeheersing. Dit gebeurt door een gezamenlijke inzet van diensten, organisaties, burgers en bedrijfsleven, waardoor schade en leed bij incidenten wordt voorkomen of beperkt. Om deze missie te kunnen uitvoeren, is het wenselijk om risico's die van invloed zijn op de bedrijfsvoering beheersbaar te maken. Hierbij is de relatie tussen risico's en de mate waarin de organisatie in staat is om eventuele grote financiële tegenvallers die bij de risico's horen op te vangen van belang. Door actief naar risico's te kijken en waar nodig beheersmaatregelen in te stellen, vervult de VRR een actieve rol. Het doel van risicomanagement is dat het structureel bijdraagt aan het in control zijn van de VRR.

Beleid

De doelstellingen en de kaders waarbinnen risicomanagement zich afspeelt, zijn beschreven in de Nota Weerstandsvermogen en Risicomanagement (2017). Risicomanagement is een continu proces dat is opgenomen in de planning- & control cyclus. Zowel in de halfjaarrapportage als in de begrotings- en jaarrekeningstukken worden de actuele risico's en beheersmaatregelen gerapporteerd. De VRR tracht een zo goed mogelijk beeld te krijgen van het benodigde weerstandsvermogen en zal risico's zoveel mogelijk proberen te kwantificeren.

Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen is het vermogen van de organisatie om klappen op te vangen. Het vormt als beheersmaatregel het sluitstuk van risicomanagement. Het weerstandsvermogen geeft de financiële robuustheid aan van de begroting, de jaarrekening en de financiële positie.

De ratio weerstandsvermogen is de verhouding tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en de benodigde weerstandscapaciteit (gekwantificeerde risico's).

$$\text{Ratio} = \frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit}}$$

Wat verstaan wij onder risico en risicomanagement:

- Een risico wordt gezien als de kans dat een gebeurtenis zich voordoet met een negatief of een positief gevolg in relatie tot de doelstelling en bedrijfsvoering van de organisatie.
- Er wordt een onderscheid gemaakt tussen incidentele en structurele risico's. Een structureel risico heeft een meerjarig effect op de organisatie.
- Risicomanagement bevat alle gecoördineerde activiteiten om een organisatie te sturen en te beheersen met betrekking tot risico's.

Wat is het doel van risicomanagement:

Het inzichtelijk maken en houden van de risico's die de organisatie loopt om zo een verantwoorde keuze te kunnen maken en hiermee het vertrouwen in de organisatie te vergroten.

Wat willen we met risicomanagement bereiken:

- Voldoen aan wet- en regelgeving.
- Vergroten van het risicobewustzijn.
- Een juist en volledig beeld krijgen en houden van de belangrijkste risico's die realisatie van de doelstellingen van de organisatie kunnen belemmeren.
- Maatregelen nemen om de risico's zo goed mogelijk te beheersen.
- Voor de dekking van de resterende risico's: een goed onderbouwde en voldoende financiële capaciteit om de risico's op te vangen.

Paragraaf

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Benodigde en beschikbare weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit bestaat uit middelen en mogelijkheden waarover de organisatie beschikt om niet voorziene lasten te dekken, zonder dat de begroting en het beleid moeten worden aangepast. De verhouding tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en de gekwantificeerde financiële risico's en daarmee het weerstandsvermogen kan vervolgens worden uitgedrukt in een verhoudingscijfer. Voor de beoordeling van een dergelijke ratio kan gebruik worden gemaakt van de onderstaande waarderingstabel, welke door het Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement in samenwerking met de Universiteit van Twente is samengesteld.

Waardering weerstandscapaciteit		
	Waarderingscijfer	Betekenis
A	$x \geq 2,0$	Uitstekend
B	$1,4 \leq x < 2,0$	Ruim voldoende
C	$1,0 \leq x < 1,4$	Voldoende
D	$0,8 \leq x < 1,0$	Matig
E	$0,6 \leq x < 0,8$	Onvoldoende
F	$x < 0,6$	Ruim onvoldoende

Wanneer gestreefd wordt naar een gezond weerstandsvermogen (verhouding tussen de beschikbare en benodigde weerstandscapaciteit ter dekking van de risico's) zal, uitgaande van bovenstaande tabel, minimaal sprake moeten zijn van een factor 1.

Op basis van de stand van de beschikbare en benodigde weerstandscapaciteit kan de ratio weerstandsvermogen ultimo 2021 worden bepaald:

Weerstandscapaciteit prognose ultimo 2021	
Stand Algemene Reserve	€ 5.635. K
Stille reserves	nihil
Post onvoorzien in de begroting	nihil
Mogelijkheid tot verhoging bijdragen	Indien blijkt dat de consequenties van de invoering van de Wnra leiden tot een stijging van inwonerbijdragen, dan zal deze stijging per gemeente berekend worden naar rato van de bijdrage basis brandweezorg. De consequenties van de invoering van de Omgevingswet zullen worden meegenomen bij de Ontwikkelagenda.

$$\text{Ratio weerstandsvermogen} = \frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit} = € 5.635 \text{ K}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit} = € 4.620 \text{ K}} = 1,22$$

Op basis van bovenstaande situatie kan de weerstandscapaciteit van de Veiligheidsregio ultimo 2021 worden gewaardeerd op 'voldoende' (1,0 - 1,4). Hierbij wordt opgemerkt dat een aantal risico's nog als PM-post is opgenomen. Hierna volgt de toelichting op de samenstelling van de benodigde weerstandscapaciteit.

Paragraaf**Weerstandsvermogen en risicobeheersing**

In het volgende overzicht worden de risico's weergegeven die kunnen optreden in de periode 2021 tot en met 2024. Van deze risico's is de verwachting dat die van invloed zijn op het weerstandsvermogen van de organisatie. Na het overzicht wordt per risico een toelichting gegeven.

Risico s = structureel i = incidenteel					
		2021	2022	2023	2024
Vrijwaring van gemeenten voor aansprakelijkheid van niet verzekerbare risico's. Het gaat hier om juridische gevolgrisco's, zoals claims.	s	PM	PM	PM	PM
Wegvallen en niet toereikend zijn van subsidie Impuls omgevingsveiligheid.	i	PM	-	-	-
Wegvallen en niet toereikend zijn van LEC-gelden.	i	320	-	-	-
Inwerkingtreding Omgevingswet.	s	PM	PM	PM	PM
Spreiding en beschikbaarheid ambulancezorg.	s	500	500	500	500
Gevolgen van (veranderde) wet- en regelgeving niet tijdig op kunnen vangen.	s	250	250	250	250
Vertraagd tempo en of onvoldoende aanpassing bijdragen van stakeholders van de VRR t.b.v. kostenontwikkeling.	i	PM	-	-	-
Aanbesteding ambulancezorg.	i	PM	-	-	-
Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra).	s	3.000	3.000	3.000	3.000
Alarmering bevolking.	s	-	PM	PM	PM
Personele capaciteit brandweer.	s	PM	PM	PM	PM
Bestaansrecht organisatie / Ontwikkelagenda VRR.	s	-	PM	PM	PM
Garantstelling lening Coöperatie AZRR.	s	550	550	550	550
Effecten en kosten als gevolg van grote crises (bv. uitbraak griep пандеміе).	i	PM	-	-	-
Totaalbedrag risico's (bedrag x €1.000)		4.620	4.300	4.300	4.300

Paragraaf

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Toelichting op risico's

Hierna worden de risico's uit het overzicht nader toegelicht. Per risico wordt aangegeven wat de verwachtingen zijn voor de komende jaren.

Vrijwaring van gemeenten voor aansprakelijkheid van niet verzekerbare risico's

Voor het risico 'Vrijwaring van gemeenten voor aansprakelijkheid van niet verzekerbare risico's' was voorheen een bedrag opgenomen. Op advies van de auditcommissie (2018) is dit risico als PM-post meegenomen in de risico-inventarisatie. Bij dit risico gaat het om juridische gevolgrisco's zoals claims.

Wegvallen en niet toereikend zijn van subsidie Impuls Omgevingsveiligheid

De subsidie Impuls Omgevingsveiligheid is bedoeld om een impuls te geven aan het milieuwerkveld externe veiligheid met als doel een geborgde omgevingsveiligheid. De veiligheidsregio's voeren met deze financiering enerzijds structurele taken uit en anderzijds worden er branche brede innovaties mee gepleegd. Vanuit het Rijk bestaat al langer de wens om deze financiering structureel te maken. Voor 2020 is de subsidie reeds verlaagd en vanaf 2021 zullen de gelden voor de externe veiligheidsadvisering overgeheveld worden naar het gemeentefonds. Dit betekent dat de VRR in overleg met de gemeenten moet bepalen welke taken zij gaan uitvoeren op het gebied van externe veiligheid en hoeveel geld zij daarvoor uit het gemeentefonds zullen krijgen. Momenteel worden de taken op het gebied van externe veiligheidsadvisering uitgevoerd door vast personeel. De afweging gaat meegenomen worden in de bestuurlijke discussie over de ontwikkelagenda van de VRR.

Wegvallen en niet toereikend zijn van gelden Landelijk Expertisecentrum (LEC)

De verwachting is dat de VRR voor het jaar 2021 de subsidie LEC-gelden zal ontvangen. Pas na toekenning van de subsidie komt dit risico te vervallen.

Inwerkingtreding Omgevingswet in 2021

Het omgevingsrecht bestaat uit tientallen wetten en honderden regelingen voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water met allemaal hun eigen uitgangspunten, werkwijzen en eisen. De nieuwe omgevingswet bundelt al deze bestaande wetten en wordt naar verwachting per 1 januari 2021 van kracht. De veiligheidsregio heeft onder andere tot taak om risico's in haar verzorgingsgebied te beheersen.

Verwacht wordt dat er door het Omgevingsrecht een afname in het aantal vergunningverleningen/ beschikkingen zal komen. Daarentegen zal de afhandeling van de aanvragen in complexiteit toenemen, doordat integraal geadviseerd moet worden. Daarnaast lijkt er een verschuiving te gaan plaatsvinden in de balans tussen enerzijds vergunningverlening en adviseren en anderzijds toezicht en handhaving. Een andere manier van werken en een andere manier van denken is als gevolg van het veranderende omgevingsrecht nodig. De verschillende disciplines binnen de VRR moeten gezamenlijk richting het bevoegd gezag één integraal advies uitbrengen middels het DSO-systeem (Digitaal systeem Omgevingswet).

Na invoering van de wet zal afgewacht moeten worden of de effectiviteit van risicobeheersingstaken hetzelfde blijft of verbetert. Indien er een verslechtering optreedt, zal dit uiteindelijk leiden tot een toename van incidenten. Gezien bovenstaande verwachtingen lijkt het erop dat er een stijging in de kosten zal komen door de invoering van de omgevingswet. Momenteel wordt het risicogericht werken in het kader van de Omgevingswet meegenomen in de bestuurlijke discussie over de taak, rol en gewenste ambitieniveau van de VRR.

Spreiding en beschikbaarheid ambulancezorg

Jaarlijks wordt onderhandeld met zorgverzekeraars over de budgetten inzake spreiding en beschikbaarheid van de ambulancezorg. Het risico bestaat dat de VRR de gemaakte afspraken met de zorgverzekeraars over de spreiding en beschikbaarheid van de ambulancezorg niet kan nakomen. Een mogelijk gevolg is dat de zorgverzekeraars een (straf)korting hanteren als maatregel, waardoor de budgetten niet toereikend zijn voor de VRR.

Gevolgen van (veranderde) wet- en regelgeving niet tijdig op kunnen vangen

De VRR heeft bij de uitvoering van haar taken te maken met diverse wetten en regels. Hoewel medewerkers voortdurend worden opgeleid en informatie wordt uitgewisseld met diverse netwerken, bestaat het risico dat niet altijd is voldaan aan relevante wet- en regelgeving.

Vertraagd tempo en of onvoldoende aanpassing bijdragen t.b.v. kostenontwikkeling

Bij dit risico gaat het om kostenstijgingen waarmee de VRR te maken krijgt en het feit dat deze stijgingen niet of gedeeltelijk niet gedekt kunnen worden uit het toegewezen accres. Zo zien we dat de afgelopen jaren de rijksbijdrage alleen stijgt met een extra toekenning voor loonontwikkeling maar niet voor prijsontwikkeling. Daarnaast zijn de lonen van de ambulancedienst de afgelopen jaren flink gestegen en staat daar vooralsnog geen volledige compensatie tegenover.

Aanbesteding ambulancevervoer 2021 en Coöperatie AZRR U.A.

Afgelopen juni heeft de minister voor Medische Zorg en Sport in een brief aan de Tweede Kamer de contouren geschetst van de toekomstige wet ambulancezorg. De minister wil dat iedereen goede spoedeisende ambulancezorg krijgt en houdt. Daarom heeft de minister het voornemen de huidige aanbieders voor onbepaalde tijd een aanwijzing geven.

Om een aanwijzing voor onbepaalde tijd mogelijk te maken, zal de ambulancezorg worden aangemerkt als niet-economische dienst van algemeen belang. De overheid bepaalt dan de regio-indeling, wijst één aanbieder aan en bepaalt de budgetten, tarieven, stelt eisen aan bestuur, intern toezicht en transparantie van de aanbieder en legt de kwaliteitseisen vast. De aanbieder heeft het alleenrecht op het leveren van de ambulancezorg, maar ook de plicht om kwalitatief goede en tijdige zorg te leveren. Verzekeraars blijven, net als nu het geval is, zorg inkopen bij de aangewezen aanbieder en hebben de plicht om voldoende zorg in te kopen voor hun verzekerden. Het gaat in het vervolg om een publieke taak, er is geen sprake van een markt en de regels voor mededinging en aanbesteding gelden niet.

Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra)

Op 1 januari 2020 treedt de Wet Normalisering Rechtspositie Ambtenaren (Wnra) in werking. Naar het zich nu laat aanzien zullen met de inwerkingtreding van de Wnra ook de brandweervrijwilligers onder het reguliere arbeidsrecht vallen en werknemers worden. De discussie hierover is nog in volle gang. De VRR is hierbij afhankelijk van afspraken die door de Brandweerkamer, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Justitie en Veiligheid worden gemaakt. De ministeries hebben er in ieder geval in toegestemd de ingangsdatum voor het brandweerpersoneel uit te stellen naar 1 januari 2021.

Het Veiligheidsberaad en de minister van Justitie en Veiligheid hebben besloten om gezamenlijk de mogelijkheden in beeld te brengen om brandweervrijwilligers en beroepskrachten zo te differentiëren en vorm te geven, dat geen sprake is van spanning met de vigerende regelgeving (deeltijdregeling). In de vergadering van 9 december 2019 van het Veiligheidsberaad is besloten dat de organisatorische, juridische en financiële consequenties van deze koers per veiligheidsregio nader uitgewerkt worden en de resultaten hiervan in juni 2020 inzichtelijk te hebben.

Komend jaar zal ook gekeken worden naar de organisatie van de (toekomstige) arbeidsvoorwaarden. In 2020 blijft de CAR/UWO nog van kracht voor het brandweerpersoneel. Voor de (toekomstige) arbeidsvoorwaarden voor de veiligheidsregelingen wordt gekeken of het noodzakelijk is om een werkgeversvereniging op te richten om voortaan met de vakbonden het arbeidsvoorwaardenoverleg te voeren.

Indien blijkt dat de consequenties van de invoering van de Wnra leiden tot een stijging van de inwonerbijdragen, dan zal deze stijging per gemeente berekend worden naar rato van de bijdrage basis brandweezorg. In het kader van een bestendige gedragslijn is hierbij aangehouden wat reeds in de primaire begroting 2020 is vermeld.

Paragraaf

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Alarmering bevolking

Het besluit om het luchtalarm per 1 januari 2020 uit te faseren, is uitgesteld naar eind 2020, zo heeft de minister van Veiligheid & Justitie aan de Tweede Kamer laten weten. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat het luchtalarm per 1 januari 2020 zou verdwijnen en vervangen zou worden door andere communicatiemiddelen zoals NL-Alert, calamiteitenzenders en sociale media.

Het is gebleken dat NL-Alert nog niet goed werkt. Voorlopig blijft het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS) in gebruik. Een aantal veiligheidsregio's waaronder de VRR is in overleg met de minister om sirenes in de buurt van chemisch-industriële complexen over te nemen, zodat de werking van deze sirenes ook na de uitfasering kan worden gegarandeerd.

Personele capaciteit brandweer

De VRR bouwt in grote delen van de regio op brandweervrijwilligers om haar burgers te voorzien van brandweezorg. Zij vervullen een kritieke taak in een zeer omvangrijk deel van de veiligheidsregio en doen dat 24 uur per dag, 365 dagen in het jaar. In het meerjarenbeleidsplan is aangegeven dat het voor de brandweer steeds moeilijker wordt om de personeelsschaarste te verminderen. Vooral het werven van voldoende vrijwilligers die overdag beschikbaar zijn, wordt steeds moeilijker. Zeker in kleinere dorpskernen is het steeds lastiger om de paraatheid 24 uur per dag, 7 dagen in de week te garanderen. Als gevolg van de afname van brandweervrijwilligers, staan in toenemende mate brandweereenheden buiten dienst. De burger moet als gevolg hiervan langer wachten op brandweezorg.

De zorgen rondom de beschikbaarheid van brandweervrijwilligers spelen inmiddels in grote delen van de regio. De dekking staat hierdoor onder druk. De VRR heeft als prioriteit om de dekking op niveau te krijgen en te houden en denkt na over andere vormen en manieren van brandweezorg. Door een aantal succesvolle aanpassingen (zoals Plan Brandweezorg en het beleid flexibele voertuigbezetting) is de bezetting verbeterd, maar biedt nog wel de nodige uitdagingen. In 2019 werd getracht binnen de bestaande middelen met alternatieven aan de vereiste dekking te voldoen en is gestart met een pilot op Goeree Overflakkee waarbij er overdag sprake is van een beroepsbezetting (4 fte). De pilot Goeree werd in 2019 bekostigd uit het overschot dat ontstaat doordat wij minder vrijwilligers aan kunnen trekken. De verschillende alternatieven worden eind 2020 geëvalueerd. Wij zien wel dat verdere aanpassingen gaan knellen qua financiële ruimte.

Naast het tekort op vrijwilligers komen er ook wijzigingen in de wet- en regelgeving aan, zoals de Wnra, FLO-systematiek en het 20-jaren beleid. In 2020 zal er meer duidelijkheid komen over de inzetmogelijkheden van vrijwilligers onder de Europese deeltijdrichtlijn. In samenhang met alle andere ontwikkelingen binnen het Plan Brandweezorg zal gekeken worden naar mogelijkheden om de paraatheid te verbeteren. Een hulpmiddel hierbij is het opstellen van diverse scenario's voor arbeidsarrangementen. Arbeidsarrangementen zijn combinaties van aanstellingen / contracten waarmee diensten kunnen worden ingevuld in gebieden binnen de VRR. Natuurlijk heeft elk gebied zijn eigen risico's en demografische en maatschappelijke kenmerken. Bij het ontwikkelen van deze arbeidsarrangementen wordt rekening gehouden met gebiedsgerichte inzetbaarheid. In de loop van 2020 zullen de plannen verder geconcretiseerd worden en aan het Algemeen Bestuur van de VRR worden gepresenteerd.

Paragraaf

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Bestaansrecht organisatie / Ontwikkelagenda VRR

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) is opgericht in 2006, met een sterke focus op fysieke veiligheid. In de afgelopen jaren is er veel vraag ontstaan naar verbreding van onze taken door zowel nieuwe vormen van crises als door maatschappelijke ontwikkelingen. Voorbeelden hiervan zijn;

- groeiende aandacht voor zelfredzaamheid van burgers, o.a. door bij het langer zelfstandig thuis wonen;
- meer samenwerking met omgevingsdiensten en inspecties om industriële veiligheid te verhogen;
- nieuwe dreigingen, 'ongekende crises' en vraagstukken van maatschappelijke ontwrichting, zoals het vluchtelingenvraagstuk, terrorisme en het coronavirus.

Door de complexere vraagstukken ontstaat er behoefte aan andere expertise van medewerkers. Daarnaast zijn er veel andere ontwikkelingen met financiële consequenties, waaronder de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra), FLO-problematiek, kortere dienstverbanden van vrijwilligers en de deeltijdrichtlijn. Dit alles heeft geleid tot het besluit om te komen tot de ontwikkelagenda van de VRR.

Het hebben van een gezonde financiële huishouding is voor de VRR van het grootste belang en daarom stuurt de VRR continu kritisch op haar uitgaven. In de begroting wordt steeds een meerjarig sluitend begrotingsoverzicht gepresenteerd. De afgelopen jaren wordt steeds duidelijker dat de huidige financiën, de complexere vraagstukken en exogene ontwikkelingen niet meer op elkaar zijn afgestemd. Daarom is de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond een bestuurlijk traject gestart waarbij het bestuur in gesprek gaat over de taak, rol en het gewenste ambitieniveau van de VRR. Het traject heeft als naam "de ontwikkelagenda van de VRR" gekregen. Doelstelling van de ontwikkelagenda van de VRR is te komen tot: **het bepalen van het gewenste ambitieniveau en de bijbehorende begrotingsomvang van Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond**. De uitkomsten hiervan worden in de loop van 2020 bekend. De begroting 2021 is dan ook opgesteld op basis van bestaand beleid. Eventuele effecten van de ontwikkelagenda worden verwerkt in de kadernota 2022.

Tijdens het traject doorlopen wij 3 fases:



Iedere fase wordt afgesloten met een deelrapport. In het najaar van 2020 staat er een bestuurlijke conferentie gepland om de discussie met elkaar te voeren. De uitkomsten van deze bestuurlijke conferentie worden verwerkt in een eindrapport.

Garantstelling lening Coöperatie AZRR

In de Tijdelijke wet ambulancezorg is geregeld dat per regio één ambulancevoorziening is aangewezen die de ambulancezorg uitvoert en de meldkamer Ambulancezorg in stand houdt. In de regio Rotterdam-Rijnmond is dat de Coöperatie AZRR. De VRR voert, in opdracht van deze Coöperatie, samen met de BIOS, de ambulanceritten uit. De Tijdelijke wet ambulancezorg is sinds 1 januari 2013 van kracht en is verlengd tot en met 2020.

In 2019 heeft het Algemeen Bestuur van de VRR besloten het belang van de VRR in de coöperatie Ambulancezorg Rotterdam-Rijnmond (AZRR) uit te breiden. Aanleiding tot deze uitbreiding waren aanbevelingen van de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd en het rapport Holsappel, waarin aangegeven werd, dat de governance van de AZRR meer stroomlijning behoeft. De VRR gaat er vanuit dat het onderbrengen van de ambulancezorg in één organisatie niet alleen zal bijdragen aan een eenduidige governance, maar ook voor meer eenduidigheid zal zorgen in regie op het bevorderen van de kwaliteitsprestaties. Bovendien biedt het de mogelijkheid voor de ambulancedienst om zich nog meer en beter te profileren als aantrekkelijke werkgever met een sterke en onafhankelijke positie op de arbeidsmarkt. Dit zal naar verwachting van positieve invloed zijn op het behoud van en aantrekken van nieuw personeel.

Om de organisatiestructuur van de AZRR te vereenvoudigen, is de BIOS-groep per 1 oktober jl. uitgetreden uit de coöperatie AZRR en blijft de VRR als enig lid over. Hiermee zet de AZRR een stap in de vorming van één zorginstelling, wat zal bijdragen aan een efficiëntere en kwalitatief hogere zorgverlening. Om te investeren in de kwaliteitsverhoging van de zorg is de AZRR een lening aangegaan met een looptijd van 15 jaar. De VRR staat garant voor deze lening. Hiervoor heeft het Algemeen Bestuur van de VRR goedkeuring gegeven.

In 2020 zal worden onderzocht wat de beste manier is om de ambulancezorgverlening in te richten. Hierbij staat de continuïteit van de zorgverlening voorop. Verschillende scenario's worden hierbij uitgewerkt en tegen elkaar afgewogen. Ook speelt mee dat de AZRR houder is van de vergunning voor de Regionale Ambulancevoorziening en op grond van de wet de zorg voor het in stand houden van een meldkamer ambulancezorg en het (doen) verlenen van ambulancezorg draagt, zie artikel 4 Tijdelijke Wet Ambulancezorg. De minister heeft tevens een richtinggevende uitspraak gedaan ten aanzien van de nieuwe wetgeving en daaruit blijkt dat de huidige vergunninghouders aangewezen zullen blijven om de ambulancezorg te verlenen. Begin 2020 zal door bestuurlijke evaluatie meer duidelijk worden over de voorgenomen herinrichting van de AZRR als herkenbare entiteit onder de paraplu van de VRR.

Kosten als gevolg van grote crises

Als gevolg van de uitbraak van het coronavirus is duidelijk geworden dat bij een GRIP4 situatie niet duidelijk is wie welke kosten moet betalen. Hierbij wordt gedacht aan kosten voor het inzetten van deskundigen die crisisscenario's gaan uitwerken, kosten voor het treffen van diverse voorzieningen en andere maatregelen. Deze onduidelijkheid leidt tot ongewenste situaties. De VRR zal samen met de partners in de loop van 2020 helder moeten maken hoe deze structuur moet gaan lopen.

Paragraaf

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Eigen vermogen

Als onderdeel van het eigen vermogen kunnen de Algemene Reserve en de Bestemmingsreserves voor de komende jaren als volgt worden weergegeven:

	Realisatie 2019	1ste BW 2020	Begroting 2021	Meerjarenraming (MJR)		
				2022	2023	2024
Beschikbaar (bedragen x € 1.000)						
Algemene reserve VRR overig	8.556	6.668	7.011	6.742	6.742	6.742
Algemene reserve ambulance	-1.108	-1.108	-1.108	-1.108	-1.108	-1.108
Nog te bestemmen resultaat / verwacht resultaat	-1.888	343	-269	0	0	0
Totaal per ultimo jaar	5.560	5.903	5.634	5.634	5.634	5.634

In de bovenstaande tabel is het (beoogde) resultaat verwerkt in de algemene reserves.

In de jaren 2021 tot en met 2024 is de verwachting dat de ontwikkeling van de bestemmingsreserves als volgt verloopt:

Bestemmingsreserves (bedragen x € 1.000)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ze Loopbaanbeleid	2.083	2.308	2.533	2.679	2.542	2.232
Groot onderhoud gebouwen	947	584	581	719	1.005	1.247
Additionele projecten GMK	144	0	0	0	0	0
Tegemoetkoming uitstel samenvoeging in nieuwe meldkamer	70	0	0	0	0	0
Eenmalige bijdrage uitwerkingskader i.v.m. transitie naar Politie	424	0	0	0	0	0
Spoorincidentbestrijding	846	477	108	-0	0	0
CBRN-steunpuntregio Rotterdam-Rijnmond	197	175	153	128	103	78
Totaal per ultimo jaar	4.710	3.544	3.374	3.526	3.651	3.556

Tweede loopbaanbeleid

Het 2^e loopbaanbeleid is ingesteld als gevolg van het verder opschuiven van de pensioengerechtigde leeftijd en ter voorkoming van arbeidsongeschiktheid. Medewerkers die na 1 januari 2006 in dienst zijn gekomen bij de brandweer in een bezwarende functie mogen deze in principe maximaal 20 jaar uitoefenen. Zij werken dus korter dan voorheen in functies die fysiek of psychisch heel zwaar zijn.

Na deze periode van 20 jaar volgt een tweede loopbaan in een andere functie. Dit kan binnen of buiten de eigen organisatie zijn. Daarvoor zullen zij zich goed moeten voorbereiden. Het betekent zowel voor de organisatie als voor de medewerkers wel dat hierop vroegtijdig moet worden ingespeeld en geïnvesteerd. De organisatie zal medewerkers faciliteren en de medewerkers zullen het initiatief moeten nemen voor de eigen ontwikkeling en het plannen van hun de toekomst. In een persoonlijk loopbaanplan worden de afspraken vastgelegd over de loopbaanontwikkeling en de vereiste kennis en vaardigheden, alsmede de in dat kader door de medewerker te volgen opleiding en de te ondernemen activiteiten, die nodig zijn om, na maximaal 20 jaar gewerkt te hebben in een bezwarende functie, te kunnen starten met een tweede loopbaan. De kosten die hiermee gepaard gaan, zitten niet zozeer in de directe kosten (school-, collegegeld en begeleiding), maar veeleer in verleturen van medewerkers.

Gesprekken worden gevoerd tussen Veiligheidsregio's en de Vakbonden over de 20-jaren regeling, omdat als resultaat ervan zeer ervaren brandweerlieden na 20 jaar de organisatie verlaten. Tevens wordt gekeken naar een vorm van vervroegd pensioen passend bij de huidige samenleving.

De verwachting is dat de resultaten uit deze gesprekken in de loop van 2020 gestalte zullen gaan krijgen. Tenslotte is in april 2017 het plan brandweezorg vastgesteld door het Algemeen Bestuur. Dit plan schetst in grote lijnen de koers tot het jaar 2025. Het gaat hierbij om de zoektocht naar een optimale mix van preventieve maatregelen en flexibele en dynamische brandweezorg waarmee de brandweer de continuïteit van de samenleving kan blijven waarborgen. De personele consequenties van deze ontwikkeling worden de komende jaren duidelijk en kunnen ook invloed hebben op het tweede loopbaanbeleid.

Paragraaf

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Gezien de eerder genoemde onzekerheden zijn de effecten van het 2^e loopbaanbeleid op lange termijn nog onzeker. Bij het samenstellen van de kadernota 2022 moet het effect op de lange termijn duidelijk zijn. Ter dekking van de kosten van de uitvoering van het 2^e loopbaanbeleid voor een periode van 10 jaar, is in 2013 een bestemmingsreserve ingericht. Op basis van de huidige prognose bevat deze bestemmingsreserve voldoende middelen om de kosten tot en met 2027 op te vangen.

Ontwikkeling van de voorzieningen

Omschrijving (bedragen in €)	Stand 31-12-19	Stand 31-12-20	Stand 31-12-21	Stand 31-12-22	Stand 31-12-23	Stand 31-12-24
Procedures beëindiging dienstverbanden	83.400	55.600	27.800	-	-	-
Reorganisatie VRR	838.001	353.015	105.000	-	-	-
Lopende claims Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR)	543.800	543.800	543.800	543.800	543.800	-
Totaal	1.465.201	952.415	676.600	543.800	543.800	-

Procedures beëindiging dienstverbanden

Het betreft een voorziening ter dekking van een tweetal ontslagprocedures waarvan de lasten, c.q. vergoedingen, niet in één bedrag zullen worden afgewikkeld maar gespreid over een aantal jaren.

Reorganisatieplan VRR

In 2012 is een reorganisatieplan voor de VRR opgesteld voor een gefaseerde organisatieverandering en de daaraan gekoppelde reorganisatie. Aanleiding voor deze reorganisatie waren onder meer een tweetal belangrijke besluiten:

- het besluit tot opheffen van de districtsstructuur bij de brandweer;
- het besluit om alle activiteiten rond brandveiligheid, zoals Industriële Veiligheid, TCH (Toezicht, Controle en Handhaving), evenementen en brandpreventie binnen de directie Risico en Crisisbeheersing te beleggen.

Ter dekking van de financiële gevolgen die deze reorganisatie met zich meebrengt, is een voorziening getroffen die hoofdzakelijk dient ter dekking van mobiliteit en outplacement.

Lopende claims Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR)

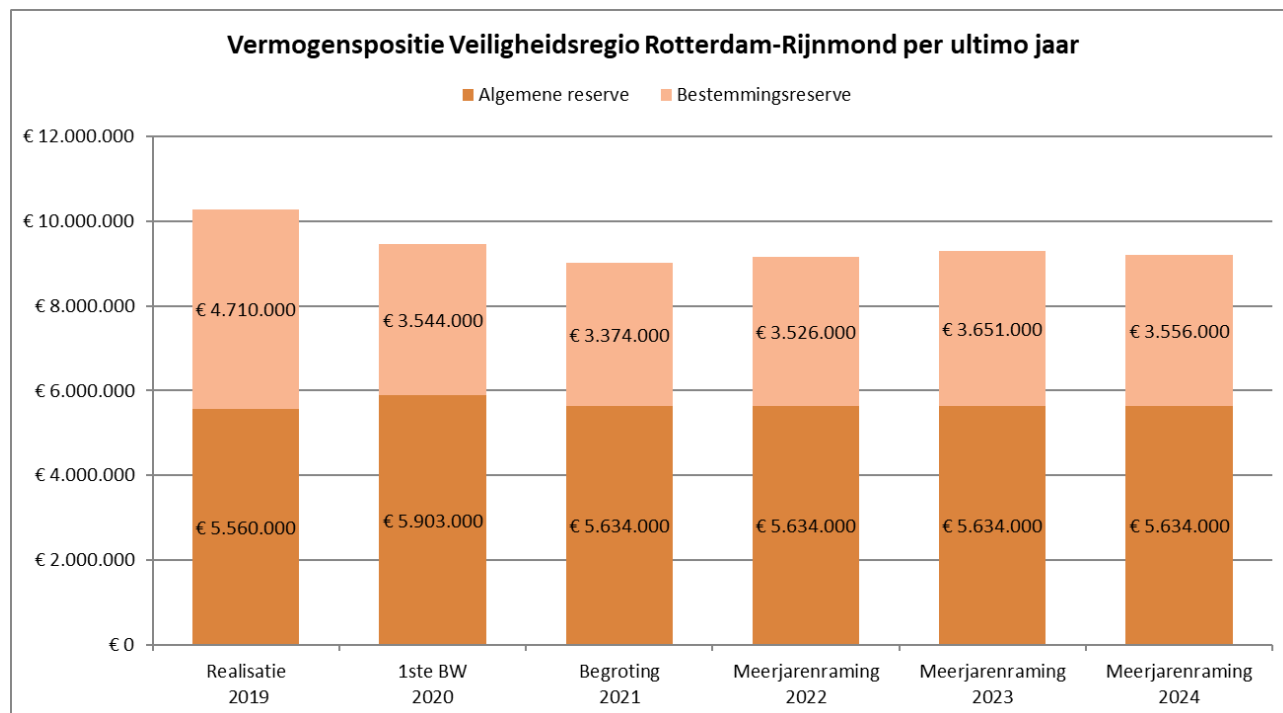
De Voorziening Lopende claims is een voorziening getroffen voor juridische afwikkeling van faillissementen leveranciers. Er worden de komende jaren geen mutaties verwacht.

Paragraaf

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Ontwikkeling vermogenspositie

In onderstaand overzicht is de verwachte ontwikkeling van de vermogenspositie van de VRR weergegeven per ultimo van elk jaar.

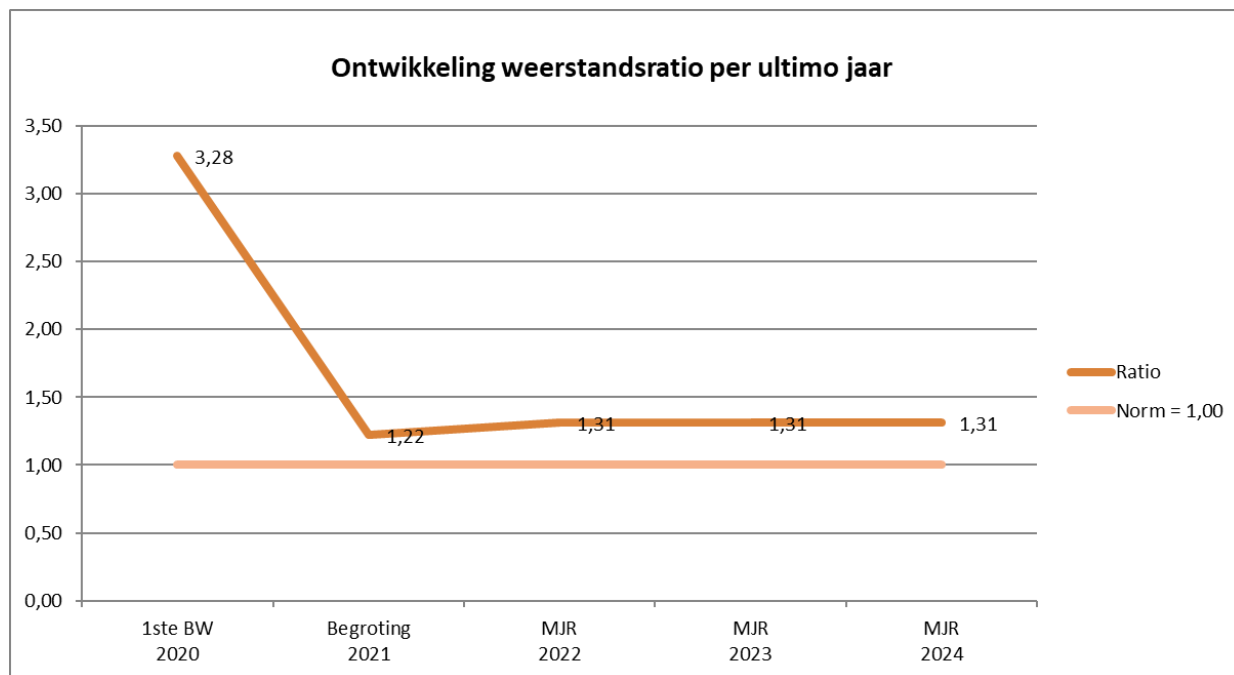


Paragraaf

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Ontwikkeling weerstandsratio

De VRR hanteert een weerstandsratio van minimaal 1. De verhouding tussen de algemene reserve en de gekwantificeerde risico's is dan voldoende. Vanaf 2021 heeft de VRR te maken met de invoering van de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) en de inwerkingtreding van de Omgevingswet.



Paragraaf

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Financiële kengetallen

In de jaarstukken dienen de volgende vijf kengetallen (art. 11 lid 2, let d. BBV) te worden opgenomen in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing. Het BBV heeft geen normen voor de kengetallen. Het gaat hierbij om de volgende vijf kengetallen:

1. Netto schuldquote en netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen.

De netto schuldquote geeft een indicatie van de druk van de rentelasten en de aflossingen op de exploitatie. De netto schuldquote wordt berekend inclusief of exclusief doorgeleende gelden. Omdat er onzekerheid is of deze leningen wel allemaal terug zullen worden betaald, is het verstandig om dit onderscheid te maken. Op die manier wordt dit risico in beeld gebracht.

2. Solvabiliteitsratio.

Onder de solvabiliteitsratio wordt verstaan het eigen vermogen als percentage van het totale vermogen. Deze indicator geeft inzicht in de mate waarin de decentrale overheid in staat is aan zijn financiële verplichtingen te voldoen.

3. Kengetal grondexploitatie.

Hierin wordt informatie gegeven over de waarde van de niet in exploitatie genomen gronden en de bouwgrond in exploitatie bij elkaar opgeteld en gedeeld door de totale baten uit de programmabegroting of jaarstukken en uitgedrukt in een percentage.

4. Structurele exploitatieruimte.

De structurele exploitatieruimte geeft aan hoe wendbaar een (overheids)organisatie is. Als de structurele baten hoger zijn dan de structurele lasten is een organisatie in staat om (structurele) tegenvallers op te vangen. De structurele exploitatieruimte wordt bepaald door het saldo van de structurele baten en lasten en het saldo van de structurele onttrekkingen en toevoegingen aan reserves gedeeld door de totale baten (conform artikel 17 lid c BBV = exclusief mutaties reserves) en uitgedrukt in een percentage.

5. Belastingcapaciteit:

De belastingcapaciteit geeft de potentiële ruimte aan die een (overheids)organisatie heeft om haar structurele baten te verhogen om stijgende structurele lasten (zoals kapitaallasten) op te vangen.

Voor de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond zijn de kengetallen met betrekking tot grondexploitaties en belastingcapaciteit niet van toepassing. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft geen mogelijkheden om belastingen te heffen en heeft geen bouwgronden in bezit.

Begroting jaar 2021	Verloop van de kengetallen					
Kengetallen:	Jaarverslag 2019	1ste BW 2020	Begroting 2021	2022	Raming 2023	2024
Netto schuldquote	29%	29%	30%	32%	31%	29%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	29%	29%	30%	32%	31%	29%
Solvabiliteitsratio	15%	14%	13%	13%	14%	14%
Structurele exploitatieruimte	-0,92%	0,15%	0,22%	0%	0%	0%

Toelichting op de kengetallen

Netto schuldquote: volgens de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) bevindt een gezonde netto schuldquote zich tussen de 0% en 100%. De druk van de rentelasten en de aflossingen op de exploitatie is dan gezond te noemen. Aangezien de VRR geen gelden doorleent, is de netto schuldquote gelijk aan de netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen.

Solvabiliteitsratio: de solvabiliteitsratio drukt het eigen vermogen uit als een percentage van het totale vermogen. In relatie tot de weerstandscapaciteit die voldoende is voor het begrotingsjaar 2021, is geen aanpassing nodig van de solvabiliteit.

Structurele exploitatieruimte: een positief percentage betekent dat de structurele baten voldoende zijn om de structurele lasten (waaronder de rente en aflossing van een lening) te dekken. Hoe hoger dit percentage, hoe meer ruimte de VRR heeft om de eigen lasten te dragen. In 2021 heeft de VRR voldoende ruimte om de structurele lasten te dekken.

Paragraaf

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Beoordeling onderlinge verhouding tussen de kengetallen

Om de financiële positie van de organisatie te kunnen beoordelen dienen de kengetallen in samenhang te worden bekeken. In de komende jaren blijft de netto schuldquote (gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen) vrijwel gelijk. De VRR heeft voldoende baten om de afschrijvingen en rentelasten te dekken. Ook de solvabiliteit blijft in de komende jaren vrijwel gelijk. De weerstandsratio is voldoende voor 2021, waardoor er geen aanpassing nodig is van de solvabiliteit. In 2021 heeft de VRR ruimte om de structurele lasten te dekken.

Paragraaf**Weerstandsvermogen en risicobeheersing****EMU Saldo**

Conform het Besluit begroting en verantwoording is de ontwikkeling van het EMU-saldo voor de drie jaren volgend op het begrotingsjaar vereist in de meerjarenbegroting van gemeenschappelijke regelingen.

EMU-saldo 2020-2024 <i>(bedragen x € 1.000)</i>					
Omschrijving	2020	2021	2022	2023	2024
1. (+) Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	-823	-438	152	125	-94
2. (-) Mutatie (im)materiële vaste activa	-3.281	1.670	2.153	-31	-4.469
3. (+) Mutatie voorzieningen	-513	-276	-133		-544
4. (-) Mutatie voorraden (incl. bouwgronden in exploitatie)					
5. (-) Verwachte boekwinst/verlies bij de verkoop van financiële vaste activa en (im)materiële vaste activa, alsmede de afwaardering van financiële vaste activa					
Berekend EMU-saldo	1.944	-2.384	-2.134	155	3.831

Paragraaf**Weerstandsvermogen en risicobeheersing****Geprognosticeerde begin- en eindbalans**

In het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV, art.20; lid 1 b) is de verplichting vastgesteld dat een geprognosticeerde begin- en eindbalans van de begrotingsjaren wordt opgenomen onder de uiteenzetting van de financiële positie. Het meerjarig opnemen van de geprognosticeerde balans geeft meer inzicht in de ontwikkeling van de investeringen, het aanwenden van de reserves en voorzieningen en de financieringsbehoefte.

Geprognosticeerde balans (bedragen x € 1.000.)						
ACTIVA	Jaarverslag 2019	1ste BW 2020	Begroting 2021	MJR 2022	MJR 2023	MJR 2024
Vaste Activa						
Materiële vaste activa	51.608	48.327	49.997	52.149	52.119	47.650
Waarborgsommen	57	57	57	57	57	57
Vlottende Activa						
Voorraden	354	354	354	354	354	354
Uitzettingen < 1 jaar	14.480	16.094	14.138	11.931	11.514	14.272
Overlopende activa	3.266	3.266	3.266	3.266	3.266	3.266
Liquide middelen	480	480	480	480	480	480
TOTAAL ACTIVA	70.245	68.578	68.292	68.238	67.790	66.080
PASSIVA	Jaarverslag 2019	1ste BW 2020	Begroting 2021	MJR 2022	MJR 2023	MJR 2024
Vaste Passiva						
Algemene Reserve	7.448	5.560	5.903	5.634	5.634	5.634
Bestemmingsreserves	4.710	3.544	3.374	3.526	3.651	3.556
Resultaat	-1.888	343	-269	0	0	0
Voorzieningen	1.465	952	677	544	544	0
Leningen > 1 jaar	42.521	42.017	42.444	42.372	41.799	40.726
Vlottende Passiva						
Schulden < 1 jaar	15.989	16.163	16.162	16.162	16.162	16.162
TOTAAL PASSIVA	70.245	68.578	68.292	68.238	67.790	66.080

Paragraaf

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Verzekeringen

Voor de volgende (verzekerbare) risico's zijn de hieronder genoemde verzekeringen afgesloten:

- Nederlandse Beurspolis voor uitgebreide gevaren t.b.v.:
 - Gebouwen
 - Bedrijfsuitrusting / inventaris
 - Huurdersbelang
 - Bijzondere kosten
- Collectieve ongevallenverzekering
- Zakenreisverzekering
- Aansprakelijkheidsverzekering
- Rechtsbijstandsverzekering
- Instrumenten en apparatenverzekering
- BZK-materieel
- Bedrijfswagenpark
- Opbouw brandweerauto's
- Brandweervaartuigen
- Schadeverzekering voor inzittenden
- Werkmaterieelverzekering

Momenteel loopt er een traject om het huidige verzekeringspakket door te lichten. Hierbij komen vragen aan de orde zoals wat wil en kun je als veiligheidsregio verzekeren en welke zaken wil je als veiligheidsregio proactief voorkomen. Wat kun je als organisatie zelf opvangen mocht een risico zich toch voordoen. Op basis van de uitkomsten van dit traject zou het kunnen zijn dat het huidige verzekeringspakket wordt aangepast. De verwachting is dat in de loop van 2021 meer duidelijkheid zal komen over wat de VRR wel verzekert en wat niet.

Paragraaf

Financiering

Algemeen

In de financieringsparagraaf komen onderwerpen aan de orde die behoren tot het geldstromenbeleid van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Dit zijn onder andere risicobeheer (met name renterisico) en de financieringspositie.

Risicobeheersing

Risicobeheersing vormt één van de pijlers van de Wet Financiering Decentrale Overheden (Fido). In de navolgende onderdelen wordt ingegaan op de renterisico's die verbonden zijn aan de uitvoering van de treasuryfunctie. Renterisico's kunnen vanuit Wet Fido-optiek worden gezien op de korte en op de langere termijn.

Renterisico op korte schuld: de kasgeldlimiet

Met de kasgeldlimiet is in de Wet Fido een norm gesteld voor het maximum bedrag waarop de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond haar financiële bedrijfsvoering met kortlopende middelen (looptijd < 1 jaar) mag financieren.

De kasgeldlimiet is dus een voorgeschreven sturings- en verantwoordingsinstrument ter beperking van het renterisico op de korte schuld. Als grondslag van de wettelijk toegestane omvang van de kasgeldlimiet wordt de omvang van de jaarbegroting per 1 januari voor het gehele begrotingsjaar aangehouden. Hierover wordt het kasgeldlimiet berekend met een vastgesteld percentage voor de gemeenschappelijke regelingen van 8,2%. Het geschatte benodigde bedrag wordt hieraan getoetst. Indien de werkelijke omvang hoger is, dan is er sprake van een overschrijding.

Kasgeldlimiet 2021 (bedragen x € 1.000)	1e kw	2e kw	3e kw	4e kw	2021
Grondslag :					
Lasten primaire begroting 2021	136.150	136.150	136.150	136.150	136.150
in procenten van de grondslag	8,2%	8,2%	8,2%	8,2%	8,2%
Toegestane netto vlottende schuld:	-11.164	-11.164	-11.164	-11.164	-11.164
Toetsing :					
Omvang vlottende korte schuld (a.)	-3.975	-3.975	-3.975	-3.975	-3.975
Af: Vlottende middelen (b.)	10.948	10.948	10.948	10.948	10.948
Saldo netto vlottende middelen (a+b)	6.973	6.973	6.973	6.973	6.973
Ruimte	18.137	18.137	18.137	18.137	18.137

Bovenstaande prognose voorziet dat de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond in 2021 voldoende ruimte in haar kasgeldlimiet heeft.

Renterisico op langlopende schuld: de renterisiconorm

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond loopt renterisico op het moment dat nieuwe leningen moeten worden aangetrokken, leningen moeten worden geherfinancierd of als een renteherziening van toepassing is.

Om het renterisico te beheersen, is in de Wet Fido de renterisiconorm geformuleerd. Het doel van deze norm is om overmatige afhankelijkheid van het renteniveau in één bepaald jaar te voorkomen, één en ander ter bescherming van de financiële positie in het betreffende begrotingsjaar. Met deze norm bevordert de Wet Fido een solide financieringswijze bij openbare lichamen.

De Wet Fido begrenst via de renterisiconorm het deel van de totale langlopende schuld dat in een gegeven jaar een renterisico mag hebben. De renterisiconorm bepaalt dat het bedrag van de langlopende schuld dat binnen een gegeven jaar verplicht moet worden afgelost, of waarvan de rente moet worden herzien, maximaal 20% van het begrotingstotaal mag bedragen. Het doel van deze norm is dat de lange leningenportefeuille zodanig over de jaren verdeeld is dat het renterisico dat voortkomt bij herfinanciering en renteherzieningen gelijkmatig over de jaren wordt gespreid.

Renterisiconorm 2021-2024 (bedragen x € 1.000)	2021	2022	2023	2024
Netto renteherziening op vaste schuld (o/g./u/g)	0	0	0	0
Aflossingen	4.573	5.073	5.573	6.073
Renterisico	4.573	5.073	5.573	6.073
Lasten primaire begroting 2021 e.v.	136.150	136.150	136.150	136.150
Percentage cf. regeling	20%	20%	20%	20%
Renterisiconorm	27.230	27.230	27.230	27.230
Renterisiconorm	27.230	27.230	27.230	27.230
Renterisico	4.573	5.073	5.573	6.073
Ruimte onder renterisiconorm:	22.657	22.157	21.657	21.157

Bovenstaande prognose voorziet dat de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond in 2021 en in de volgende jaren binnen de grenzen van de renterisiconorm opereert.

Paragraaf Financiering

Lening portefeuille

Dit onderdeel geeft inzicht in de samenstelling, de grootte en de rentegevoeligheid van de opgenomen leningen. In het volgende overzicht worden de leningen gespecificeerd en toegelicht.

Omschrijving	hoofdsom	rente %	Stand 31-12-19	Stand 31-12-20	Stand 31-12-21	Stand 31-12-22	Stand 31-12-23	Stand 31-12-24
Binnenlandse banken								
1 - BNG	864.000	3,29	57.600	-	-	-	-	
2 - BNG	1.450.000	5,89	580.000	531.667	483.334	435.000	386.667	338.334
3 - BNG	2.340.000	3,62	1.123.200	1.029.600	936.000	842.400	748.800	655.200
4 - BNG	1.589.000	5,40	913.675	873.950	834.225	794.500	754.775	715.050
5 - BNG	2.305.000	3,72	1.555.875	1.498.250	1.440.625	1.383.000	1.325.375	1.267.750
6 - BNG	10.000.000	2,90	6.000.000	5.333.334	4.666.668	4.000.002	3.333.336	2.666.670
7 - BNG (2014)	10.000.000	2,93	6.666.667	6.000.000	5.333.333	4.666.667	4.000.000	3.333.333
8 - BNG (2015)	7.500.000	1,39	5.500.000	5.000.000	4.500.000	4.000.000	3.500.000	3.000.000
9 - BNG (2016)	7.500.000	1,41	6.000.000	5.500.000	5.000.000	4.500.000	4.000.000	3.500.000
10 - BNG (2017)	10.000.000	1,20	7.250.000	6.250.000	5.250.000	4.250.000	3.250.000	2.250.000
12 - BNG (2020)	5.000.000	0,20		5.000.000	4.500.000	4.000.000	3.500.000	3.000.000
13 - BNG (2020)	5.000.000	0,32		5.000.000	4.500.000	4.000.000	3.500.000	3.000.000
Prognose nieuwe lening					5.000.000	4.500.000	4.000.000	3.500.000
Prognose nieuwe lening						5.000.000	4.500.000	4.000.000
Prognose nieuwe lening							5.000.000	4.500.000
Prognose nieuwe lening								5.000.000
Overige binnenlandse sectoren								
11 - Politie	8.230.000	0,76	6.874.000					
Totaal			42.521.017	42.016.801	42.444.185	42.371.569	41.798.953	40.726.337

De lening nr.11 met een hoofdsom van € 8.230.000 wordt in 2020 bij de overdracht van het beheer van de Meldkamer aan de *Landelijke meldkamer samenwerking* (LMS) afgelost .

Prognose nieuwe leningen

In het overzicht is een aantal leningen opgenomen in de jaren 2021-2024. De verwachting is dat de VRR in de komende jaren deze middelen zal moeten aantrekken ter financiering van de investeringen.

Op het moment dat de leningen daadwerkelijk worden afgesloten, kunnen de rentepercentages worden vermeld. Vooralsnog is uitgegaan van het gemiddelde rentepercentage (2,25%).

Rentegevoeligheid

De VRR heeft vanaf 2018 geen derivaat overeenkomst meer bij de ABN-AMRO. Het laatste derivaat, welke was gekoppeld aan lening met een hoofdsom van € 7,5 mln is in april 2018 komen vervallen.

Kredietfaciliteiten

De VRR heeft geen kredietlimiet op haar rekening-courant.

Ontwikkelingen schatkistpapier

In het Begrotingsakkoord 2013 is afgesproken dat alle provincies, gemeenten, waterschappen en gemeenschappelijke regelingen hun tegoeden aanhouden bij de Nederlandse schatkist. Schatkistbankieren betekent voor decentrale overheden, waaronder de gemeenschappelijke regeling Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond valt, dat zij hun overtollige middelen aanhouden bij de schatkist bij het ministerie van Financiën. Dit houdt in dat geld niet langer bij banken buiten de schatkist mag worden aangehouden. Overtollige middelen mogen alleen in rekening-courant en via deposito's bij de schatkist worden aangehouden of onderling worden uitgeleend aan andere decentrale overheden.

Paragraaf Kapitaalgoederen

Van de vijf in het Besluit Begroting en Verantwoording genoemde kapitaalgoederen (Wegen, Riolering, Water, Groen en Gebouwen) is alleen de post gebouwen van toepassing op de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. In deze paragraaf wordt naast de post gebouwen ook aandacht besteed aan materieel.

Waarderingsgrondslagen en afschrijvingsmethodiek

Conform artikel 59 van het Besluit Begroting en Verantwoording worden alle materiële vaste activa met een economisch nut geactiveerd. Investerings worden lineair afgeschreven. Op grond en terreinen wordt niet afgeschreven. Nieuwe investeringen zijn opgenomen tegen historische kostprijs of lagere marktwaarde. De post 'Activa in ontwikkeling' bestaat uit materiële vaste activa, die nog niet in gebruik is genomen.

Overzicht verloop materiële vaste activa 2019-2021

Omschrijving	Boekwaarde 31-12-2019	Investering	Mutatie activa in ontwikkeling	Overdracht meldkamer	Afschrijving	Boekwaarde 31-12-2020	Investering	Afschrijving	Boekwaarde 31-12-2021
Gronden en terreinen	2.412.547	-	-		-	2.412.547	-	-	2.412.547
Bedrijfsgebouwen	15.638.831	1.100.000	26.548		1.005.183	15.760.196	2.862.357	1.085.546	17.537.007
Machines, apparaten en installaties	15.017.972	472.703	128.207		415.519	15.203.363	-	407.482	14.795.881
Vervoersmiddelen	2.940.047	2.099.006	39.807		2.249.372	2.829.487	4.003.168	2.226.492	4.606.163
Overige materiële vaste activa	7.056.491	6.358.575	413.538		2.762.592	11.066.012	1.812.151	3.110.257	9.767.906
Meldkamer	7.920.525	-	13.406	-6.700.128	178.252	1.055.551		178.252	877.299
Investerings	50.986.414	10.030.284	621.506	-6.700.128	6.610.918	48.327.156	8.677.676	7.008.029	49.996.803
Activa in ontwikkeling	621.506		-621.506						-
Totaal materiële vaste activa	51.607.919	10.030.284	-	-6.700.128	6.610.918	48.327.156	8.677.676	7.008.029	49.996.803
Rente					996.441			1.341.535	
Kapitaallasten					7.607.360			8.349.564	

De Meldkamer is in het begin van 2020 overgedragen aan de Landelijke Meldkamer Samenwerking. De actiecentra zijn bij de VRR in de boeken gebleven.

Meerjaren investeringsoverzicht 2019-2024

Investeringsverloop	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gronden en terreinen	-	-	-	-	-	-
Bedrijfsgebouwen	1.546.420	1.100.000	2.862.357	1.000.000	36.420	-
Machines. Apparaten en installaties	678.522	472.703	-	24.916	198.650	207.022
Vervoersmiddelen	443.104	2.099.006	4.003.168	1.789.500	4.635.741	1.636.805
Overige vaste activa	1.969.084	6.358.575	1.812.151	7.578.959	3.014.269	1.618.186
Activa in gebruik	4.637.129	10.030.284	8.677.676	10.393.375	7.885.080	3.462.013
Activa in ontwikkeling:	-849.793					
Totaal investeringen VRR	3.787.336	10.030.284	8.677.676	10.393.375	7.885.080	3.462.013

Investeringsen 2021

De voornaamste investeringen betreffen.:

- Nieuwe locatie Rotterdam BW (€ 1.326K).
- Vervanging strandwachtpost Hoek van Holland (€ 726K)
- Uitbreiding locatie Den Bommel BW (€ 1.000K)
- Vervanging ambulances (18 stuks € 2.731K)
- Vervanging TAS-en (10 stuks € 1.173K)
- IT hardware (€ 380K)
- Vervanging bekpakking SK en CT Tas (€ 501K)
- Bekpakking TS-en (€ 270K)

Onderhoud en beheer huisvesting

Het overgrote deel van de panden die de VRR in gebruik heeft, wordt gehuurd. De verhuurders zijn voornamelijk gemeenten. De panden verkeren over het algemeen in een voldoende tot ruim voldoende staat van onderhoud.

De VRR is verantwoordelijk voor het meerjarig onderhoud op de panden in eigendom en op de gehuurde panden voor zover de VRR daar aanpassingen in heeft aangebracht. De VRR is verantwoordelijk voor het hebben van een (recent) meerjarig onderhoudsplan en maakt hiervoor gebruik van een onderhoudsbeheerssysteem. Voor alle panden is een tienjarig onderhoudsplan opgesteld alsmede de kwalificatie waaraan het pand moet voldoen. Vier- tot vijfjaarlijks wordt een conditiemeting uitgevoerd op basis van de NEN 2767 methode. Deze houdt in dat er 6 condities zijn om de panden te kwalificeren. De range gaat van 'uitstekend' (= 6) tot zeer slecht (= 1). De VRR streeft voor haar panden minimaal naar de kwalificatie 'redelijk' (= 3).

De uitkomsten worden in het onderhoudsbeheer-systeem geregistreerd en de meerjarige onderhoudsplannen worden hierop aangepast. Onderhoudswerkzaamheden worden conform het meerjarig onderhoudsplan uitgevoerd.

In een aantal gevallen is de verhuurder verantwoordelijk voor het contractonderhoud (bijvoorbeeld voor gebouw-gebonden installaties). In die situaties betaalt de VRR hier een vergoeding aan de verhuurder.

Algemeen

De samenleving is sterk aan verandering onderhevig en we zien een verschuiving van klassieke rampen naar moderne crises. We denken dan met name aan klimaatverandering, energietransitie, vluchtigenvraagstuk, cyber, terrorisme, het corona-virus en hoog water. Zaken die kunnen leiden tot (grote) ontwrichting van de samenleving en die vragen om een heldere en duidelijke veiligheidsaanpak en -structuur. De VRR gaat in 2020 met het bestuur in gesprek over de rol en taak van onze organisatie en welke toegevoegde waarde onze hulpverleningsorganisatie van 2.200 medewerkers heeft voor de gemeenten en haar inwoners in onze regio. We beschikken tenslotte over zeer professioneel opgeleide hulpverleners die breed inzetbaar zijn en een 24/7 crisisorganisatie die er toe doet. Wij zien kansen om de VRR te laten groeien naar een belangrijke partner in veiligheid en continuïteit. In het najaar zal een bestuursconferentie plaatsvinden waarin wij onze ambitie willen delen met het bestuur met als doel om de VRR-organisatie op taak, rol en structuur klaar te stomen voor de toekomst. Om hierin de juiste keuze te kunnen maken zal gekeken worden naar welke verschillende scenario's daarbinnen te herkennen zijn. Hierbij worden dan ook de financiële consequenties inzichtelijk gemaakt.

Rechtmatigheid

Tot nu toe werd bij het opstellen van de jaarrekening een controleverklaring verstrekt door een externe accountant. De accountant gaf in deze verklaring een oordeel over de getrouwheid en rechtmatigheid van deze jaarrekeningen. Vanaf het boekjaar 2021 is een wetwijziging van kracht waardoor het Dagelijks Bestuur een 'rechtmatigheidsverantwoording' af gaat geven bij de jaarstukken. In 2020 worden hier de voorbereidingen voor getroffen. In 2022 zal het Dagelijks Bestuur voor de eerste keer een rechtmatigheidsverantwoording geven over de jaarstukken 2021.

Wet Normalisering Rechtspositie Ambtenaren (Wnra)

Op 1 januari 2020 is de Wnra in werking getreden. Vanaf dat moment geldt de Wnra voor voor het ambulancepersoneel. Per 1 januari 2020 zijn de aanstellingen van alle medewerkers vallend onder de CAO ambulancezorg omgezet naar arbeidsovereenkomsten.

Voor het brandweerpersoneel is uitstel verleend voor de ingangsdatum van de Wnra. Naar het zich nu laat aanzien zullen met de inwerkingtreding van de Wnra ook de brandweervrijwilligers onder het reguliere arbeidsrecht vallen en werknemers worden. De discussie hierover is nog in volle gang. De VRR is hierbij afhankelijk van afspraken die door de Brandweerkamer, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Justitie en Veiligheid worden gemaakt. De ministeries hebben er in ieder geval in toegestemd de ingangsdatum voor het brandweerpersoneel uit te stellen naar 1 januari 2021.

Het Veiligheidsberaad en de minister van Justitie en Veiligheid hebben besloten om gezamenlijk de mogelijkheden in beeld te brengen om brandweervrijwilligers en beroepskrachten zo te differentiëren en vorm te geven, dat geen sprake is van spanning met de vigerende regelgeving (deeltijdregeling). In de vergadering van 9 december 2019 van het Veiligheidsberaad is besloten, dat de organisatorische, juridische en financiële consequenties van deze koers per veiligheidsregio nader uit te werken en de resultaten hiervan in juni 2020 af te hebben.

In 2020 zal ook gekeken worden naar de organisatie van de (toekomstige) arbeidsvoorwaarden. In 2020 blijft de CAR/UWO nog van kracht voor het brandweerpersoneel. Voor de (toekomstige) arbeidsvoorwaarden voor de veiligheidsregelingen wordt Landelijk gekeken of het noodzakelijk is om een werkgeversvereniging opgericht zal moeten worden om voortaan met de vakbonden het arbeidsvoorwaardenoverleg te voeren.

Afhankelijk van de ontwikkelingen in 2020 zal één en ander in 2021 verder uitgewerkt worden.

Diversiteit

Aandacht geven aan diversiteit in de organisatie is niet alleen een thema voor het hogere management, maar voor de hele organisatie. Dat kan door met elkaar van gedachten te wisselen over dit thema en het eens te zijn over hoe dit ingebed kan worden in de organisatie en wat je daarbij wilt uitstralen. Als organisatie willen wij diversiteit omarmen, zodat verschillen juist worden gewaardeerd, omdat ze bijdragen aan de kwaliteit en iedereen zich betrokken en gewaardeerd voelt. De regio Rotterdam Rijnmond kenmerkt zich door een hoge diversiteit culturen, kennis en ervaringen, maar ook zienswijzen en met verscheidenheid kunnen we hierop goed aansluiten en daardoor ook tot slimme en interessante oplossingen komen. M.b.t. personeelsbeleid blijft het natuurlijk wel van belang om te allen tijde te zoeken naar de beste kandidaat voor een positie binnen de organisatie, echter daarbij kan toetsing op wat een kandidaat toevoegt met betrekking tot dit onderwerp onderdeel zijn van de keuze die je maakt. Het is daarbij goed om bewust te zijn welke eisen het werken in een diverse omgeving aan professionals stelt en ook of er bereidheid is de verschillen te erkennen en te waarderen. In 2020 is met dit thema gestart en ook in 2021 zal dit onderwerp voortgang hebben.

Personele capaciteit Brandweer

In het meerjarenbeleidsplan is aangegeven, dat het voor de brandweer steeds moeilijker wordt om de onmisbare inzet van vrijwilligers te blijven garanderen en dat naar mogelijkheden wordt gezocht om de personeelsschaarste te verminderen. Vooral het werven van voldoende vrijwilligers die overdag beschikbaar zijn, wordt steeds moeilijker. De VRR heeft als prioriteit om de dekking op niveau te krijgen en te houden en denkt na over vormen en manieren van brandweezorg. In 2019 zijn diverse projecten gestart die betrekking hebben op het op orde houden van de basis brandweezorg in de regio. Hierbij spelen diverse externe ontwikkelingen (zoals de Wnra) een rol. Een project dat in 2019 is gestart, is het beschrijven van diverse scenario's en het uitwerken van diverse arbeidscontracten. Belangrijke onderdelen hierbij zijn strategische personeelsplanning, kijken naar andere roostervormen en onderzoeken of gebieden waar nu uitsluitend vrijwillige posten zijn op de dag bezet kunnen worden door een beroepsdagdienst bezetting. Een ander aspect is het tweede loopbaanbeleid en de 20-jaren regeling. Een brandweermedewerker in een bezwarende functie mag deze functie niet langer dan 20 jaar uitoefenen. Na deze periode volgt een tweede loopbaan in een andere functie. De VRR moet de medewerkers hierin faciliteren.

Duurzaamheid van personeel.

Duurzame inzetbare werknemers zijn werknemers die nu en in de toekomst gezond, gemotiveerd, competent en productief aan het werk kunnen zijn om de eigen ambities en die van de organisatie waar te maken. Het realiseren van de ambities van werkgever en werknemer is een gedeelde verantwoordelijkheid. Van de werknemers mag verwacht worden, dat ze ervoor zorgen vitaal, vakkundig en gemotiveerd zijn om de prestaties te leveren, die van ze verwacht mogen worden. Van de werkgever mag verwacht worden dat er een omgeving wordt gecreëerd waar de werknemer optimaal kan presteren. Er is reeds een duurzame inzetbaarheidskalender geïntroduceerd waarbij al volop aandacht is voor de duurzame inzetbaarheid van de medewerkers van de VRR.

In de beleidsnotitie duurzame inzetbaarheid zijn de belangrijkste uitgangspunten:

- Medewerkers kiezen zelf voor hun eigen privé-werkbalans; wanneer werk ik, waar werk ik en hoeveel werk ik.
- Medewerkers kiezen zelf voor vitaliteit en gezondheid (de bewuste medewerker, zelfregie).
- Medewerkers worden ingezet op hun talent/ambitie/passie en in hun kracht staan: werken is leuk (eventueel ook tijdelijk buiten de VRR)!
- Medewerkers voelen zich verantwoordelijk voor hun eigen ontwikkeling en loopbaan.
- Medewerkers en leidinggevenden weten om te gaan met werkdruk en zijn mentaal veerkrachtig.

Cruciaal in het realiseren van duurzaam inzetbare medewerkers is faciliteren op 4 pijlers te weten:

- Gezondheid en energie.
- Kennis en vaardigheden
- Balans werk – privé
- Motivatie en betrokkenheid.

Hierbij is de dialoog tussen werkgever en werknemer zeer belangrijk. In deze dialoog gaan leidinggevende (werkgever) en medewerker met elkaar in gesprek over deze vier elementen, die van invloed zijn op de inzetbaarheid van de medewerker in relatie tot hun eigen ambities en die van de organisatie.

Duurzaamheid van materiaal

Op het gebied van huisvesting is er aandacht voor duurzaamheid en energieneutraal functioneren van VRR-gebouwen. Bij nieuwbouw en verbouw wordt duurzaam bouwen als vast uitgangspunt opgenomen in de planvorming en de uitvoering.

Daarnaast wordt gekeken of er meer mogelijkheden zijn op het gebied van flexibele kazernes. Op basis van de ervaringen bij de (modulaire) bouw van de ambulancepost langs de N57 en de tijdelijke dagdienstkazerne in Ooltgensplaat zal onderzocht worden of dit ook bij andere bouwprojecten kan worden toegepast.

Arbo-organisatie en agressiviteit tegen hulpverleners:

De VRR zet zich ook in voor veilige en gezonde arbeidsomstandigheden voor haar medewerkers. De arbo-organisatie heeft in de afgelopen jaren een groei doorgemaakt, waarbij veel initiatieven zijn ontplooid. Nu wordt ingezet op het verder optimaliseren van de arbo-organisatie, zodat het een integraal onderdeel wordt binnen de bedrijfsvoering van de VRR.

Vanuit de gedachte veilige arbeidsomstandigheden accepteert de VRR geen geweld en agressie tegen zijn medewerkers. Door het inzetten van gericht beleid hopen wij dat medewerkers het belang van melden van incidenten en het doen van aangifte inzien, zodat agressie en geweld tegen onze medewerkers kan afnemen.

Beleidsindicatoren

In de tabellen hieronder zijn de beleidsindicatoren opgenomen die vanuit het Besluit Begroting en Verantwoording zijn voorgeschreven aan Veiligheidsregio's.

Beleidsindicatoren taakveld	Formatie 2021	
	Totaal Fte	Fte per 1.000 inw.
Bestuur & Ondersteuning		
Formatie	2019	1,50
Bezetting	1958	1,45

Beleidsindicatoren taakveld	2021		
	Totaal	Per inwoner	% van Totaal
Bestuur & Ondersteuning			
Apparaatkosten	1.442.968	€ 1,07	
Externe inhuur	2.875.677	-	3,04%
Overhead	23.233.000	-	16,96%

Paragraaf

Verbonden partijen

Inleiding

Het begrip **verbonden partij** is vastgelegd in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) en is in artikel 1 lid b BBV als volgt gedefinieerd: *“Een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie waarin de provincie onderscheidenlijk de gemeente een bestuurlijk en financieel belang heeft.”*

In artikel 1 lid c BBV wordt **financieel belang** gedefinieerd als: *“Een aan de verbonden partij ter beschikking gesteld bedrag dat niet verhaalbaar is als de verbonden partij failliet gaat onderscheidenlijk het bedrag waarvoor aansprakelijkheid bestaat indien de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt”.*

In artikel 1 lid d BBV tenslotte wordt **bestuurlijk belang** gedefinieerd als: *“Zeggenschap, hetzij uit hoofde van vertegenwoordiging in het bestuur hetzij uit hoofde van stemrecht”.*

Lijst met verbonden partijen

In onderstaande tabel worden de verbonden partijen genoemd waarin de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond een financieel, dan wel, bestuurlijk belang heeft

Naam	Vestigingsplaats	Openbaar belang
Coöperatie Ambulancezorg Rotterdam Rijnmond U.A. *)	Rotterdam	Vergunninghouder Ambulancevervoer
*) Bij uitgesloten aansprakelijkheid (U.A.) zijn leden niet aansprakelijk voor een tekort		

Doelstelling verbonden partij

De Coöperatie AmbulanceZorg Rotterdam-Rijnmond U.A. is een bij notariële acte opgerichte zelfstandige privaatrechtelijke rechtspersoon met twee leden: de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) en de BIOS-groep. De coöperatie is eind 2011 opgericht om te voldoen aan de voorwaarden van de minister van Volkshuisvesting, Welzijn en Sport om op basis van de Tijdelijke wet ambulancezorg een aanwijzing te krijgen voor het uitvoeren van ambulancezorg. Tot 1 januari 2013 hadden beide partijen (VRR en BIOS) een eigenstandige vergunning voor het uitvoeren van ambulancezorg in de regio Rotterdam-Rijnmond. Sinds 1 januari 2013 is de coöperatie Ambulancezorg Rotterdam-Rijnmond als enige verantwoordelijk voor de ambulancezorg in de regio Rotterdam-Rijnmond.

Per 1 oktober 2019 is BIOS Beheer BV als lid uitgetreden uit de coöperatie AZRR U.A. Tegelijkertijd heeft tussen BIOS Ambulancezorg BV en AZRR een activa/passiva-transactie plaatsgevonden waarbij sprake is van overgang van onderneming. Hiermee is de VRR het enige lid van coöperatie AZRR u.a.

Bij de besluitvorming rondom de uittreding van de BIOS uit de AZRR is afgesproken dat in de eerste helft van 2020 een bestuurlijke evaluatie zal plaatsvinden. Op basis van deze evaluatie zal een keuze gemaakt worden ten aanzien van de gewenste en toekomstige rechtsvorm van de AZRR.

Aansprakelijkheid

De Coöperatie is een rechtspersoon en dus zelf aansprakelijk voor haar handelingen. De leden van de Coöperatie zijn in principe bij ontbinding ervan en bij schulden, ieder voor een gelijk deel aansprakelijk voor de tekorten van de coöperatie. Er kan van deze wettelijke aansprakelijkheid worden afgeweken door in de statuten de aansprakelijkheid van de leden te beperken of uit te sluiten. Bij de Coöperatie met uitgesloten aansprakelijkheid (UA) is er geen verhaalsrecht op de leden.

Begroting 2021

Deel 3

Programmabegroting



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Algemeen

De opzet van de begroting 2021 voldoet aan het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) met de verbijzonderingen daarop zoals neergelegd in de Financiële verordening van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Autorisatie van de begroting vindt volgens het BBV formeel plaats op programmaniveau. Autorisatie van de begroting vindt volgens het BBV formeel plaats op programmaniveau.

Wijzigingen als gevolg van het jaarverslag (en de jaarrekening) 2019 en wijzigingen in de begroting voor het jaar 2020 zijn in de begroting 2021 verwerkt, waarbij tevens de uitkomsten van de toetsing van de omvang en noodzaak van de reserves en voorzieningen zijn verwerkt.

De begroting 2021 bevat drie programma's en de post overhead :

- programma Ambulancezorg
- programma Brandweezorg,
- programma Risico & Crisisbeheersing en GHOR
- Overhead

In de begroting 2021 is het programma 'Meldkamer' niet meer opgenomen omdat het beheer hiervan per 1 januari 2020 is overgedragen aan de Landelijke Meldkamer Samenwerking (LMS). De uitvoeringsonderdelen MKA en MKB zijn overgezet naar respectievelijk het programma Ambulancezorg en Brandweezorg. Daarnaast zijn de baten en lasten voor de GHOR uit het programma Ambulancedienst gehaald en ondergebracht onder het programma Risico- en Crisisbeheersing.

Financiële ontwikkelingen

Na verwerking van de mutaties van de bestemmingsreserves sluit de begroting 2021 met een negatief saldo van € 268k.

Het negatieve saldo wordt veroorzaakt doordat een aantal softwarepakketten bij vervanging niet meer mogen worden geactiveerd, maar als zogenaamde Saas-oplossingen volledig in de exploitatielasten verwerkt moeten worden.

Beleidsontwikkelingen

Ontwikkelagenda VRR

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) is opgericht in 2006, met een sterke focus op fysieke veiligheid. In de afgelopen jaren is er veel vraag ontstaan naar verbreding van onze taken door zowel nieuwe vormen van crises als door maatschappelijke ontwikkelingen. Voorbeelden hiervan zijn;

- groeiende aandacht voor zelfredzaamheid van burgers, o.a. door bij het langer zelfstandig thuis wonen;
- meer samenwerking met omgevingsdiensten en inspecties om industriële veiligheid te verhogen;
- nieuwe dreigingen, 'ongekende crises' en vraagstukken van maatschappelijke ontwrichting, zoals het vluchtelingenvraagstuk, het corona-virus en terrorisme.

Door de complexere vraagstukken ontstaat er behoefte aan andere expertise van medewerkers. Daarnaast zijn er veel andere ontwikkelingen met financiële consequenties, waaronder de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra), FLO-problematiek, kortere dienstverbanden van vrijwilligers en de deeltijdrichtlijn. Dit alles heeft geleid tot het besluit om te komen tot de ontwikkelagenda van de VRR.

Het hebben van een gezonde financiële huishouding is voor de VRR van het grootste belang en daarom stuurt de VRR continu kritisch op haar uitgaven. In de begroting wordt steeds een meerjarig sluitend begrotingsoverzicht gepresenteerd. De afgelopen jaren wordt steeds duidelijker dat de huidige financiën, de complexere vraagstukken en exogene ontwikkelingen niet meer op elkaar zijn afgestemd. Daarom is de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond een bestuurlijk traject gestart waarbij het bestuur in gesprek gaat over de taak, rol en het gewenste ambitieniveau van de VRR. Het traject heeft als naam "de ontwikkelagenda van de VRR" gekregen.

Doelstelling van de ontwikkelagenda van de VRR is te komen tot: het bepalen van het gewenste ambitieniveau en de bijbehorende begrotingsomvang van Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. De uitkomsten hiervan worden in de loop van 2020 bekend. De begroting 2021 wordt dan ook opgesteld op basis van bestaand beleid. Eventuele effecten van de ontwikkelagenda worden verwerkt in de kadernota 2022.

Toekomst Veiligheidsregio's / Ontwikkelingsagenda Veiligheidsregio's

Landelijk is een proces gestart om tot een ontwikkelagenda voor de Veiligheidsregio's te komen. Het doel van deze ontwikkelagenda is om de meerwaarde van de Veiligheidsregio's te vergroten.

Uitgangspunt hierbij is "Eenheid in verscheidenheid". Eenheid is nodig voor een goede onderlinge samenwerking bij de aanpak van een crisis of ramp. Verscheidenheid geeft daarbij de ruimte om aan te sluiten bij de lokale context.

Vanuit deze ontwikkelagenda zal er onder andere aandacht zijn voor een aantal collectieve onderwerpen. Dit zijn onderwerpen waarvan is afgesproken dat ze door het collectief van 25 regio's landelijk worden opgepakt.

Het betreft:

- De evaluatie wet veiligheidsregio's, de uitkomsten hiervan worden eind 2020 verwacht.
- Presterend vermogen van de veiligheidsregio's
- Risicogericht werken in het kader van de Omgevingswet
- Toekomstig werkgeverschap veiligheidsregio's.

Evaluatie Wet Veiligheidsregio's.

Naar aanleiding van het advies van de Evaluatiecommissie Wet veiligheidsregio's heeft de toenmalige minister van Veiligheid en Justitie aangekondigd de Wet veiligheidsregio's in 2019 te evalueren. Voor deze evaluatie is een commissie evaluatie Wet veiligheidsregio's ingesteld. De commissie heeft tot taak de doeltreffendheid en de effecten van de Wet veiligheidsregio's en onderliggende regelgeving in de praktijk te onderzoeken en te bezien of de huidige wet bruikbaar is in het licht van actuele en toekomstige dreigingen, maatschappelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen in de crisisbeheersing in het algemeen. De commissie besteedt in dit onderzoek in ieder geval aandacht aan de volgende onderwerpen:

- De vormgeving van (het stelsel van) de veiligheidsregio's, mede in het licht van het gehele stelsel van de rampenbestrijding en crisisbeheersing
- De wijze waarop de taken, de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden van de verschillende actoren in het stelsel zicht tot elkaar verhouden
- De samenwerking tussen de bedoelde actoren
- Brandweer, GHOR en bevolkingszorg
- Informatievoorziening
- Instituut Fysieke Veiligheid.

Vanuit het Veiligheidsberaad zal ook input gegeven worden aan de commissie voor de evaluatie.

Het onderzoek zal in 2020 afgerond worden.

DVO Politie

Op verzoek van de Landelijke Meldkamer Samenwerking is er een DVO in het kader van huisvesting en andere facilitaire diensten voor de Meldkamer afgesloten voor het jaar 2020. Afgesproken is dat de VRR in 2020 de activiteiten voor huisvesting en andere facilitaire diensten nog uitvoert en dit doorbelast aan de politie. Op basis van de huidige gegevens gaat de VRR er vanuit, dat de DVO op 31 december 2020 eindigt. In de begroting 2021 is de DVO met de Politie dan ook niet opgenomen.

Ambulancevervoer en Coöperatie AZRR U.A.

In de Tijdelijke wet ambulancezorg is geregeld dat per regio één ambulancevoorziening is aangewezen die de ambulancezorg uitvoert en de meldkamer Ambulancezorg in stand houdt. In de regio Rotterdam-Rijnmond is dat de Coöperatie AZRR. De VRR voert, in opdracht van deze Coöperatie, samen met de BIOS, de ambulanceritten uit. De Tijdelijke wet ambulancezorg is sinds 1 januari 2013 van kracht en is verlengd tot en met 2020.

In 2019 heeft het Algemeen Bestuur van de VRR besloten het belang van de VRR in de coöperatie Ambulancezorg Rotterdam-Rijnmond (AZRR) uit te breiden. Aanleiding tot deze uitbreiding waren aanbevelingen van de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd en het rapport Holsappel, waarin aangegeven werd, dat de governance van de AZRR meer stroomlijning behoeft. De VRR gaat er vanuit dat het onderbrengen van de ambulancezorg in één organisatie niet alleen zal bijdragen aan een eenduidige governance, maar ook voor meer eenduidigheid zal zorgen in regie op het bevorderen van de kwaliteitsprestaties. Bovendien biedt het de mogelijkheid voor de ambulancedienst om zicht nog meer en beter te profileren al aantrekkelijke werkgever met een sterke en onafhankelijke positie op de arbeidsmarkt. Dit zal naar verwachting van positieve invloed zijn op het behoud van en aantrekken van nieuwe personeel.

Om de organisatiestructuur van de AZRR te vereenvoudigen, is de BIOS-groep per 1 oktober 2019 uitgetreden uit de coöperatie AZRR en blijft de VRR als enig lid over. Hiermee zet de AZRR een stap in de vorming van één zorginstelling, wat zal bijdragen aan een efficiëntere en kwalitatief hogere zorgverlening. In 2020 zal worden onderzocht wat de beste manier is om de ambulancezorgverlening in te richten. Hierbij staat de continuïteit van de zorgverlening voorop. Verschillende scenario's worden hierbij uitgewerkt en tegen elkaar afgewogen. Ook speelt mee dat de AZRR houder is van de vergunning voor de Regionale Ambulancevoorziening en op grond van de wet de zorg voor het in stand houden van een meldkamer ambulancezorg en het (doen) verlenen van ambulancezorg draagt, zie artikel 4 Tijdelijke Wet Ambulancezorg. De minister heeft tevens een richtinggevende uitspraak gedaan ten aanzien van de nieuwe wetgeving en daaruit blijkt dat de huidige vergunninghouders aangewezen zullen blijven om de ambulancezorg te verlenen. In 2020 zal door bestuurlijke evaluatie meer duidelijk worden over de voorgenomen herinrichting van de AZRR als herkenbare entiteit onder de paraplu van de VRR. Vooralsnog is de ambulance "as is" opgenomen in de begroting 2021.

Omgevingsrecht

Het omgevingsrecht bestaat uit tientallen wetten en honderden regelingen voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water met allemaal hun eigen uitgangspunten, werkwijzen en eisen. De nieuwe omgevingswet bundelt al deze bestaande wetten en gaat naar verwachting per 1 januari 2021 van kracht. De veiligheidsregio heeft onder andere tot taak om risico's in haar verzorgingsgebied te beheersen. Verwacht wordt dat er door het Omgevingsrecht een afname in vergunningverlening/beschikkingen zal komen. Daarentegen zal de afhandeling van de aanvragen in complexiteit toenemen, doordat integraal geadviseerd moet worden. Daarnaast lijkt er een verschuiving te gaan plaatsvinden in de balans tussen enerzijds vergunningverlening en adviseren en anderzijds toezicht en handhaving. Een andere manier van werken en een andere manier van denken is als gevolg van het veranderende omgevingsrecht nodig. De verschillende disciplines binnen de VRR moeten gezamenlijk richting het bevoegd gezag één integraal advies uitbrengen middels het DSO-systeem (Digitaal systeem Omgevingswet).

Financiële begroting 2021

De inschatting is dat in het definitieve stadium in totaal 8 à 10 fte benodigd zal zijn voor Ruimtelijke Veiligheid waar nu 5 fte beschikbaar is. Na invoering van de wet zal afgewacht moeten worden of de effectiviteit van risicobeheersingstaken hetzelfde blijft of verbeterd. Indien er een verslechtering optreedt, zal dit uiteindelijk leiden tot een toename van incidenten.

De DCMR heeft een budgetverhoging van enkele miljoenen ontvangen van de provincie Zuid-Holland om de druk op de vergunningverlening te verlagen en daarmee binnen de gewenste termijn vergunningen te kunnen verlenen. Dit betekent voor de VRR dat de frequentie van adviesaanvragen vanuit de DCMR zal toenemen. Een uitbreiding van formatie (2 fte) is noodzakelijk om op het gewenste niveau aangehaakt te blijven in de samenwerking met de DCMR.

Gezien bovenstaande verwachtingen lijkt het erop dat er een stijging in de kosten zal komen door de invoering van de omgevingswet. In de begroting 2021 en de meerjarenraming is vooralsnog geen rekening gehouden met eventuele meerkosten als gevolg van de inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving en in afwachting van de Bestuurlijke bijeenkomst mbt Ontwikkelagenda in 2020.

Ontwikkelingen subsidieregeling Impuls omgevingsveiligheid

De subsidie Impuls Omgevingsveiligheid is bedoeld om een impuls te geven aan het milieuvakveld externe veiligheid met als doel een geborgde omgevingsveiligheid. De veiligheidsregio's voeren met deze financiering enerzijds structurele taken uit en anderzijds worden er branche brede innovatie mee gepleegd. Vanuit het Rijk bestaat al langer de wens om deze financiering structureel te maken. Vanaf 2021 zullen de gelden voor de externe veiligheidsadvisering overgeheveld worden naar het gemeentefonds. Dit betekent, dat de VRR in overleg met de gemeenten moet bepalen welke taken zij uit gaan voeren op het gebied van externe veiligheid en hoeveel geld zij daarvoor uit het gemeentefonds zullen krijgen. Momenteel worden de taken op het gebied van externe veiligheidsadvisering uitgevoerd door vast personeel. Het risico voor de VRR bestaat, dat dit personeel herplaatst moet worden, als de gemeente de uitvoering op een andere manier gaat laten uitvoeren. Vooralsnog is de situatie "as is" opgenomen in de begroting. De wijziging zou een verschuiving van baten van Rijksbijdrage naar Gemeentelijk Bijdrage betekenen, waar de Gemeenten dan weer voor worden gecompenseerd.

Personele capaciteit Brandweer

De VRR bouwt in grote delen van de regio op brandweervrijwilligers om haar burgers te voorzien van brandweerbijstand. Zij vervullen een kritieke taak in een zeer omvangrijk deel van de veiligheidsregio en doen dat 24 uur per dag, 365 dagen in het jaar. In het meerjarenbeleidsplan is aangegeven dat het voor de brandweer steeds moeilijker wordt om de onmisbare inzet van vrijwilligers te blijven garanderen en dat naar mogelijkheden wordt gezocht om de personeelsschaarste te verminderen. Vooral het werven van voldoende vrijwilligers die overdag beschikbaar zijn, wordt steeds moeilijker. Zeker in kleinere dorpskernen is het steeds lastiger om de paraatheid 24 uur per dag, 7 dagen in de week te garanderen. Als gevolg van de afname van brandweervrijwilligers, staan in toenemende mate brandweereenheden buiten dienst. De burger moet als gevolg hiervan langer wachten op brandweerbijstand. De trend is dat aantal brandweervrijwilligers jaarlijks afneemt.

De zorgen rondom de beschikbaarheid van brandweervrijwilligers spelen inmiddels in grote delen van de regio. De dekking staat hierdoor onder druk. De VRR heeft als prioriteit om de dekking op niveau te krijgen en te houden en denkt na over andere vormen en manieren van brandweerbijstand. Een voorbeeld waarmee de VRR dit onder andere heeft weten te realiseren, is het in 2013 gelanceerde *Plan Brandweerbijstand voor de Zuid-Hollandse eilanden* en het hieruit voortgekomen beleid Flexibele Voertuigbezetting 1.0 in 2016. Dit beleid is geregionaliseerd. Maar ook de inzet van een snel interventievoertuig (SIV) dat wordt bezet met beroepsmedewerkers, vrijwilligers of een combinatie van beroepsmedewerkers en vrijwilligers is een uitwerking hiervan. Ondanks deze alternatieven zien wij dat het ons nog niet lukt om de gewenste dekking te garanderen. In 2019 werd getracht binnen de bestaande middelen met alternatieven aan de vereiste dekking te voldoen. In 2019 is gestart met een pilot op Goeree Overflakkee waarbij er overdag sprake is van een beroepsbezetting (4 fte). De pilot Goeree werd in 2019 bekostigd uit het overschot dat ontstaat doordat wij minder vrijwilligers aan kunnen trekken. De verschillende alternatieven worden eind 2020 geëvalueerd. Wij zien wel dat verdere aanpassingen gaan knellen qua financiële ruimte.

Naast het tekort op vrijwilligers komen er ook wijzigingen in wet- en regelgeving aan, zoals de Wnra, FLO-systematiek en het 20-jarigen beleid. In samenhang met alle andere ontwikkelingen binnen het Plan Brandweerbijstand zal gekeken worden naar mogelijkheden om de paraatheid te verbeteren. Een hulpmiddel hierbij is het opstellen van diverse scenario's voor arbeidsarrangementen.

Arbeidsarrangementen zijn combinaties van aanstellingen/contracten waarmee diensten kunnen worden ingevuld in gebieden binnen de VRR. Natuurlijk heeft elk gebied zijn eigen risico's en demografische en maatschappelijke kenmerken.

Bij het ontwikkelen van deze arbeidsarrangementen wordt er rekening mee gehouden dat ze gebiedsgericht kunnen worden ingezet. In de loop van 2020 zullen de plannen verder geconcretiseerd worden en aan het Algemeen Bestuur van de VRR worden gepresenteerd.

Alarmering bevolking.

Het besluit om het luchtalarm per 1 januari 2021 uit te faseren, is uitgesteld naar eind 2020, zo heeft de minister van Veiligheid & Justitie aan de Tweede Kamer laten weten. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat het luchtalarm per 1 januari 2020 zou verdwijnen en vervangen zou worden door andere communicatiemiddelen zoals NL-Alert, calamiteitenzenders en sociale media.

Het is gebleken dat NL-Alert nog niet goed werkt. Voorlopig blijft het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS) in gebruik. Een aantal veiligheidsregio's waaronder de VRR is in overleg met de minister om sirenes in de buurt van chemisch-industriële complexen over te nemen, zodat de werking van deze sirenes ook na de uitfasering kan worden gegarandeerd.

Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra)

Op 1 januari 2020 treedt de Wet Normalisering Rechtspositie Ambtenaren (Wnra) in werking.

Naar het zich nu laat aanzien zullen met de inwerkingtreding van de Wnra ook de brandweervrijwilligers onder het reguliere arbeidsrecht vallen en werknemers worden. De discussie hierover is nog in volle gang.

De VRR is hierbij afhankelijk van afspraken die door de Brandweerkamer, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Justitie en Veiligheid worden gemaakt. De ministeries hebben er in ieder geval in toegestemd de ingangsdatum voor het brandweerpersoneel uit te stellen naar 1 januari 2021.

Het Veiligheidsberaad en de minister van Justitie en Veiligheid hebben besloten om gezamenlijk de mogelijkheden in beeld te brengen om brandweervrijwilligers en beroepskrachten zo te differentiëren en vorm te geven, dat geen sprake is van spanning met de vigerende regelgeving (deeltijdregeling). In de vergadering van 9 december van het Veiligheidsberaad is besloten, dat de organisatorische, juridische en financiële consequenties van deze koers per veiligheidsregio nader uit te werken en de resultaten hiervan in juni 2020 af te hebben.

Komend jaar zal ook gekeken worden naar de organisatie van de (toekomstige) arbeidsvoorwaarde. In 2020 blijft de CAR/UWO nog van kracht voor het brandweerpersoneel. Voor de (toekomstige) arbeidsvoorwaarden voor de veiligheidsregelingen wordt gekeken of het noodzakelijk is om een werkgeversvereniging opgericht zal moeten worden om voortaan met de vakbonden het arbeidsvoorwaardenoverleg te voeren.

Indien blijkt dat de consequenties van de invoering van de Wnra leiden tot een stijging van de inwonerbijdragen, dan zal deze stijging per gemeente berekend worden naar rato van de bijdrage basis brandweezorg.

In de begroting 2021 en de meerjarenraming zal vooralsnog geen rekening gehouden met eventuele meerkosten bij de brandweer als gevolg van de inwerkingtreding van de Wnra.

Indien blijkt dat de consequenties van de invoering van de Wnra leiden tot een stijging van de inwonerbijdragen, dan zal deze stijging middels de gemeentelijke inwonerbijdrage gecompenseerd worden. In het kader van een bestendige gedragslijn wordt het risico gepresenteerd zoals in de in de begroting 2020 is vermeld.

Financiële begroting 2021

Bij het opstellen van de begroting 2021 en de meerjarenraming 2022-2024 zijn verder de volgende uitgangspunten gehanteerd:

Baten

Accres 2021 en meerjarenraming

In 2021 is de basisbijdrage verhoogd met het toegepaste accres van 1,4%.

Projecten

In de meerjarenraming is er vanuit gegaan dat de voor onderstaande projecten de subsidies zullen worden gecontinueerd. De belangrijkste posten zijn :

- Impuls omgevingsveiligheid (voorheen 'Programmafinanciering externe veiligheid');
- Spoorincidentbestrijding en
- LEC, Brandweer BRZO

Brede Doeluitkering Rampenbestrijding

Ten aanzien van de Brede Doeluitkering Rampenbestrijding (BDUR) is het meerjarenperspectief 2022-2024 in de december-circulaire aangehouden.

Wettelijk budget ambulancevervoer

Ter dekking van de exploitatielasten in het kader van het ambulancevervoer, dat in opdracht van de Coöperatie AZRR door de VRR wordt uitgevoerd, is sprake van een gesloten financieringssysteem. Dit houdt in dat eventuele overschotten dan wel tekorten geen invloed hebben op de bijdragen basiszorg van de gemeenten. De VRR krijgt hiervoor jaarlijks van de Coöperatie AZRR een vergoeding (budget) voor een van te voren vastgesteld aantal diensten. Het betreft hier een deel van het totale budget dat de Coöperatie als vergunninghouder van de zorgverzekeraars ontvangt onder aftrek van haar eigen bedrijfsvoeringskosten. Bij het samenstellen van de begroting 2021 was nog geen budget voor het jaar 2021 vastgesteld en zijn de cijfers op basis van het jaar 2020 opgenomen.

Detacheringsinkomsten en uitkeringen UWV

Net als in vorige begrotingsjaren zijn de overige baten begroot op basis van de baten over de afgelopen jaren. Het betreft m.n. opbrengsten uit detacheringen van personeel, UWV-vergoeding voor de medewerkers en vergoedingen voor opleidingen.

Omdat deze opbrengsten jaarlijks terugkeren is in de begroting 2021 met een schattingsbedrag rekening gehouden.

Legesinkomsten en wijzigingen in de omgevingswet

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) regelt de omgevingsvergunning en vormt daarmee de basis voor een groot deel van de vergunningen in het domein van de fysieke leefomgeving.

De invoering van de aangepaste omgevingswet is uitgesteld en treedt naar verwachting in 2021 in werking. Onduidelijk is nog of de invoering van deze nieuwe wet invloed heeft op de bijdrage voor legesderving die de VRR op dit moment ontvangt.

Vooralsnog is in de begroting 2021 geen rekening gehouden met een daling van deze inkomsten.

Lasten

Vooralsnog is er rekening gehouden met een CAO-wijziging per 2021 die tot een stijging van 1% van de loonkosten leidt. Indien de CAO met meer dan 1% stijgt kunnen de extra lasten in 2021 gedekt worden uit de algemene reserve, maar zal er voor volgende jaren wel een aanpassing op de gemeentelijke inwonerbijdrage moeten plaats vinden naar rato van de gemeentelijke inwonerbijdragen.

De begroting is gebaseerd op een volledige bezetting van de vastgestelde formatie.

Alle kosten zijn (direct en indirect) toegerekend aan de programma's.

Overzicht baten en lasten 2021-2024

Programma's (* € 1.000,-)	Realisatie 2019	1e BW 2020	Begroting 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Ambulancezorg	29.848	25.908	25.908	25.908	25.908	25.908
Brandweezorg	72.658	78.662	79.433	78.993	79.170	79.539
Meldkamer	11.921					
Risico- en Crisisbeheersing	3.104	7.408	7.575	7.575	7.575	7.575
Overhead	22.042	22.933	23.233	23.233	23.233	23.233
Vennootschapsbelasting			-	-	-	-
Totaal lasten	139.573	134.911	136.150	135.710	135.887	136.256
Ambulancezorg	31.147	27.478	27.478	27.478	27.478	27.478
Brandweezorg	90.277	98.157	99.593	99.743	99.893	100.043
Meldkamer	11.787					
Risico- en Crisisbeheersing	4.148	8.224	8.411	8.411	8.411	8.411
Overhead	109	229	229	229	229	229
Vennootschapsbelasting		-	-	-	-	-
Totaal baten	137.468	134.088	135.712	135.862	136.012	136.162
Saldo van de baten en lasten	-2.105	-823	-438	152	125	-94
Mutaties op de reserves	624	1.166	170	-152	-125	94
Resultaat	-1.482	343	-269	-0	-0	-0

Vanaf 2022 wordt verwacht op een neutraal begrotingsresultaat te komen. Onderstaand de voornaamste afwijkingen die hierin zijn opgenomen ten opzichte van 2021:

- Een geleidelijke stijging van de lasten in het kader van het 2^e loopbaanbeleid. Deze stijging wordt gedekt door de hiervoor aangelegde bestemmingsreserve.
- De jaarlijkse consequenties van het herijkte Meerjaren Onderhoudsplan zijn hierin opgenomen (gedekt vanuit de hiervoor aangelegde bestemmingsreserve).
- De piekbelasting van de SaaS-oplossingen komt per 2022 te vervallen door spreiding van de betreffende projecten en kosten.
- Een stijging van de gemeentelijke bijdrage van de Gemeente Goeree-Overflakkee op basis van de categoriewijziging met circa 150k per jaar in de periode van 2021 t/m 2024.
- De verwachte stijging van de kapitaallasten door uitvoering van de investeringskalender is hierin opgenomen.

Overzicht baten en lasten per programma 2021

Ambulancezorg (* € 1.000,-)	Wijziging	Structureel	Incidenteel
Geen wijzigingen	-	-	-
Totaal wijzigingen op de lasten	-	-	-
Geen wijzigingen	-	-	-
Totaal wijzigingen op de baten	-	-	-
Saldo verschillen	-	-	-

Voor de ambulancezorg wordt voor 2021 en meerjarig vooralsnog de begroting 2020 als basis gebruikt, eventuele aanpassingen in de vergoedingen vanuit de cooperatie / zorgverzekeraars leiden één op één tot wijzigingen in de lasten.

Overzicht baten en lasten per programma 2021

Brandweertzorg (* € 1.000,-)	Wijziging	Structureel	Incidenteel
MK beheer	-966		-966
Vervallen additionele projecten GMK (obv bestem. res.)	-144		-144
Vervallen transitie Politie RR (obv bestem. res.)	-424		-424
Vervallen project LMO (obv bestem. res.)	-70		-70
Lager Groot OH 2020 (obv bestem. res.)	-358		-358
Overigen	-175		-175
Loon-Prijsstijgingen	1.386	1.386	
CAO 2021	527	527	
FLO	283	283	
Kapitaallasten	712		712
Totaal wijzigingen op de lasten	771	2.196	-1.425
MK beheer	-966		-966
FLO	283	283	
Gemeentelijke bijdragen	2.096	2.096	
Overige baten	23	23	
Totaal wijzigingen op de baten	1.436	2.402	-966
Saldo verschillen	665	206	459

Bij de Brandweer vinden veel wijzigingen plaats. De belangrijkste op een rijtje:

- De lasten en baten voor Meldkamer Beheer dalen na beëindiging van de facilitaire DVO met de politie.
- De verwachting is dat de reserve transitiemeldkamer in 2020 volledig wordt aangewend. Deze lasten werden in 2020 gedekt door bestemmingsreserves waaraan ook niet meer kan worden onttrokken en die komen te vervallen.
- Voor het groot onderhoud zullen lagere lasten zijn, waardoor ook minder hoeft te worden onttrokken aan de hiervoor aangelegde reserve.
- Er is een post opgenomen voor de CAO-consequenties die betrekking hebben op de CAO 2019 t/m 2020.
- Voor FLO is rekening gehouden met een stijging van de lasten van 283k met hieraan gekoppeld een vergoeding in de baten van 283k.
- De kapitaallasten vallen incidenteel nog lager uit op basis van de meest actuele investeringsprognose.
- Voor de loon en prijsstijgingen is een bedrag opgenomen van 1,4 mln. Voor de salarissen is hierin een bedrag opgenomen van 670.k. (1%).
- Er is rekening gehouden met een aantal incidentele projecten zoals persoonlijk leiderschap / management development, projectleiding en de incidentele kosten gemoeid met de omgevingswet

Overzicht baten en lasten per programma 2021

Risico- en Crisisbeheersing (* € 1.000,-)	Wijziging	Structureel	Incidenteel
CAO 2021	137	137	
Kapitaallasten	30	-	30
Totaal wijzigingen op de lasten	167	137	30
Gemeentelijke bijdragen	187	187	
Totaal wijzigingen op de baten	187	187	-
Saldo verschillen	20	50	-30

Voor Risicobeheersing worden vooralsnog alleen een wijziging als gevolg van de CAO (2019 t/m 2020) en hogere kapitaallasten op basis van de meest actuele investeringskalender opgenomen.

Overhead (* € 1.000,-)	Wijziging	Structureel	Incidenteel
CAO 2021	236	236	
SaaS oplossingen	188		188
Diverse	-124	-124	
Totaal	300	112	188

In de overhead is een stijging agv de CAO (2019 t/m 2020) opgenomen. Daarnaast is een extra post ten opzichte van de 2^e begrotingswijziging 2020 voor SaaS-oplossingen opgenomen. De verwachting is dat na 2021 de consequenties van de SaaS-oplossingen niet meer tot piekafwijkingen zullen leiden door planning en verdeling van de projecten over meerdere jaren en gebruik te maken van manieren om de kosten te spreiden.

Overzicht baten en lasten 2021

Kostensoort (* € 1.000,-)	Realisatie 2019	1e BW 2020	Begroting 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Personeel	84.697	79.067	80.311	81.023	81.456	81.780
Huisvesting	9.941	10.909	9.910	9.768	9.620	9.665
Middelen	11.988	12.437	12.738	12.480	12.372	12.372
Overigen	10.904	9.565	9.958	9.206	9.206	9.206
Overhead	22.042	22.933	23.233	23.233	23.233	23.233
Vennootschapsbelasting					-	-
Totaal lasten	139.573	134.911	136.150	135.710	135.887	136.256
Bijdragen gemeenten (incl. DVO+)	82.972	89.238	91.804	91.954	92.104	92.254
BDUR	12.909	12.027	12.050	12.050	12.050	12.050
Zorgverzekeraars	28.680	24.769	25.369	25.369	25.369	25.369
Overheidsmiddelen	9.188	5.706	4.140	4.140	4.140	4.140
Overige opbrengsten	3.609	2.119	2.119	2.119	2.119	2.119
Overhead	109	229	229	229	229	229
Vennootschapsbelasting				-	-	-
Totaal baten	137.468	134.088	135.712	135.862	136.012	136.162
Saldo van de baten en lasten	-2.105	-823	-438	152	125	-94
Mutaties op de reserves	624	1.166	170	-152	-125	94
Resultaat	-1.482	343	-269	0	0	0

¹Overzicht programma's naar taakvelden 2021

Programma's (x € 1.000)	0.1 Bestuur	0.4 Overhead	0.5 Treasury	0.10 Mutaties Reserves	0.11 Resultaat van de rekening van baten en lasten	1.1 Crisisbeheer sing en brandweer	1.2 Openbare orde en veiligheid	2.1 Verkeer en vervoer	7.1 Volks- gezondheid	8.3 Wonen en bouwen
Ambulancezorg		1.569	49			-	-	-	25.859	-
Brandweertzorg	127	20.847	937	804		73.498	71	1.190	2.268	1.342
Risico- en Crisisbeheersing		817	10			7.244	-	-	-	320
Lasten	127	23.233	996	804		80.742	71	1.190	28.128	1.662
Ambulancezorg		0	0			0	0	0	27.478	0
Brandweertzorg		229	0	974		99.578	0	0	0	15
Risico- en Crisisbeheersing		0	0			4.613	0	0	0	3.799
Baten		229	0	974		104.191	0	0	27.478	3.814
Saldo van baten en lasten					-269					

Overzicht begroting en meerjaren – structureel en incidenteel

Incidentele baten en lasten (bedragen * € 1.mln.)	2020	2021	2022	2023	2024
Totale lasten begroting	135,7	137,0	136,5	136,7	137,1
Ruimte kapitaallasten	-0,7	-0,2	0,0	0,0	0,0
Overige incidentele lasten	0,6	0,8	0,0	0,0	0,0
Mutaties bestemmingsreserves	2,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Incidentele lasten	1,8	1,6	0,0	0,0	0,0
Structurele lasten	133,9	135,4	136,5	136,7	137,1
Totale baten begroting	136,1	136,7	136,5	136,7	137,1
Incidentele baten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mutaties bestemmingsreserves	2,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Incidentele baten	2,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Structurele baten	134,1	135,7	136,5	136,7	137,1
Saldo	0,3	-0,3	0,0	0,0	0,0
Incidenteel saldo	0,2	-0,6	0,0	0,0	0,0
Structureel saldo	0,2	0,3	0,0	0,0	0,0

Het incidenteel tekort in 2021 wordt veroorzaakt door de extra lasten van de 'software as a service'-systemen voor o.a. HR, het Facilitair bedrijf en de financiële administratie. Dit leidt naar nu blijkt echter niet tot significant lagere lasten in de toekomst aangezien we zien bij de aanbestedingen van de nieuwe pakketten dat de licentiekosten hoger uitvallen dan eerder verwacht.

Software as a service, vaak afgekort als SaaS, ook weleens software on demand genoemd, is software die als een online dienst wordt aangeboden. De klant hoeft de software niet aan te schaffen, maar sluit een contract per maand of jaar per gebruiker af, eventueel in combinatie met andere parameters. Voorheen werden deze systemen geactiveerd en over een aantal jaren afgeschreven. In 2021 worden de lasten in één keer in de exploitatierekening verwerkt.

Begroting 2021

Deel 4

Overige gegevens



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Bijdragen 2021 per deelnemende gemeente

Gemeenten	Definitieve bijdragen basiszorg 2020	Accres	Verhoging ivm CAO aanpassing	Effect categorie aanpassing	Tarief 2021 (Voorlopig)	Bijdragen primaire B2021 Inw*Tarief
Categorie klein stedelijk (20-50.000 inw.)						
Albrandswaard	1.197.201	16.919	12.535		48,54	1.226.654
Krimpen ad IJssel	1.391.673	19.671	14.567		48,54	1.425.911
Maassluis	1.552.367	22.029	16.163		48,54	1.590.559
Hellevoetsluis	1.897.301	26.799	19.878		48,54	1.943.978
Ridderkerk	2.190.644	31.135	22.759		48,54	2.244.538
Barendrecht	2.305.859	32.633	24.095		48,54	2.362.587
Overgangscategorie						
Goeree-Overflakkee	2.350.296	33.489	24.420	167.332	51,45	2.575.536
Categorie jong stedelijk (50-100.000 inw.)						
Capelle ad IJssel	3.923.931	55.316	41.192		60,17	4.020.439
Lansingerland	3.617.559	51.292	37.680		60,17	3.706.532
Nissewaard	4.979.760	70.354	52.122		60,17	5.102.235
Categorie landelijk (< 20.000 inw.)						
Westvoorne	987.892	14.091	10.281		69,21	1.012.265
Brielle	1.160.534	16.557	12.076		69,21	1.189.166
Categorie historisch stedelijk						
Vlaardingen	5.066.038	71.713	52.893		71,69	5.190.643
Schiedam	5.457.515	77.041	57.192		71,69	5.591.748
Categorie groot stedelijk						
Rotterdam	47.860.393	677.076	502.148			49.039.617
	85.938.963	1.216.114	900.000	167.332		88.222.408

De bijdrage basiszorg bestaat uit de basisbijdrage voor brandweezorg en de bijdrage voor de regionale taken. Beide taken zijn samengebracht in één tarief per inwoner. Naast een verhoging van de bijdragen in verband met stijging van de personele lasten door de nieuwe CAO zijn de bijdragen 2021 gecorrigeerd met een toegekend accres van 1,4%. Ten slotte zal de gemeente Goeree-Overflakkee met ingang van het begrotingsjaar 2021 verschuiven naar de categorie 'Jong stedelijk'.

De bijdrage bestaat uit een tarief per inwoner. De bijdrage basiszorg wordt gebaseerd op het inwonersaantal per 1 januari van het voorgaande jaar. De inwonersaantallen per 1 januari 2020 zullen pas in juni 2020 bekend worden gemaakt door het CBS.

Voor Goeree-Overflakkee is inmiddels bekend uit de gemeentelijke basisadministratie dat het inwoneraantal per 1-1-2020 op 50.059 staat. Om vroegtijdig inzicht te geven in de consequenties van de stijging van het inwoneraantal wordt voor Goeree-Overflakkee uitgegaan van de cijfers bekend uit de gemeentelijke basisadministratie en niet de CBS cijfers per 1-1-2019. Rekening houdend met vastgestelde ingroeimodel is de eerste trede van het ingroeimodel (25%) toegepast voor Goeree-Overflakkee.

Bijdragen 2021 per deelnemende gemeente DVO+ / FLO

Gemeenten	Bijdragen primaire B2021 Inw*Tarief	DVO+	FLO	Totale Bijdragen 2021
Categorie klein stedelijk (20-50.000 inw.)				
Albrandswaard	1.226.654		69.588	1.296.242
Krimpen ad IJssel	1.425.911			1.425.911
Maassluis	1.590.559		62.000	1.652.559
Hellevoetsluis	1.943.978	23.066		1.967.044
Ridderkerk	2.244.538		7.299	2.251.837
Barendrecht	2.362.587			2.362.587
Overgangscategorie				
Goeree-Overflakkee	2.575.536	84.568		2.660.104
Categorie jong stedelijk (50-100.000 inw.)				
Capelle ad IJssel	4.020.439		131.000	4.151.439
Lansingerland	3.706.532		26.000	3.732.532
Nissewaard	5.102.235		136.000	5.238.235
Categorie landelijk (< 20.000 inw.)				
Westvoorne	1.012.265			1.012.265
Brielle	1.189.166			1.189.166
Categorie historisch stedelijk				
Vlaardingen	5.190.643		232.000	5.422.643
Schiedam	5.591.748		250.000	5.841.748
Categorie groot stedelijk				
Rotterdam	49.039.617	1.624.278	1.361.212	52.025.107
	88.222.408	1.731.912	2.275.099	92.229.419

In de tabel is een onderscheid gemaakt tussen de vergoeding van de lasten als gevolg van het FLO-overgangsrecht en de overige taken die specifiek met gemeenten zijn overeen gekomen (DVO+).

Om sterke fluctuaties in de FLO/Levensloop bijdrage te voorkomen, is met de betreffende gemeenten (met uitzondering van de gemeenten Albrandswaard, Ridderkerk en Rotterdam) overeengekomen om de FLO bijdragen te fixeren op een gemiddeld voorschotbedrag, berekend over de prognose voor een periode van vijf jaar. Na vijf jaar wordt de bijdrage geëvalueerd en eventueel een nieuwe fixatiebedrag vastgesteld. Voor de gemeenten Albrandswaard, Ridderkerk en Rotterdam zijn de FLO-baten berekend op basis van het verwachte kostenverloop over 2020.

Op 25 maart 2017 is een principe akkoord gesloten over de reparatie van het FLO-overgangsrecht voor brandweer personeel. De kern van dit akkoord is dat de betreffende medewerkers twee jaar langer door werken gekoppeld aan een netto-inkomensafpraak bij uitdiensttreding ('75%-regeling').

Er bestaat nog steeds een grote onzekerheid in de berekeningen die op dit moment kunnen worden gemaakt. Deze onzekerheid zit met name in de 75% regeling. Hiervan staat o.a. de vraag open wanneer er aan deze regeling betaald moet gaan worden. Wel is bekend wanneer de kosten gaan ontstaan maar nog steeds niet wanneer en hoe dit gaat verlopen. Via inleg of bij het moment dat de kosten zich daadwerkelijk voor gaan doen. Daarnaast is niet bekend wat de waarde is van de levensloopstortingen die afgelopen jaren ten behoeve van de medewerkers zijn gedaan. Wat inmiddels wel duidelijk is geworden, is dat de storting voor het AOW-gat pas ingaat op het moment dat de medewerker de leeftijd van 65 jaar heeft bereikt. Hiervoor hoeft er dus niet vooraf ingelegd te worden. Met bovenstaande in aanmerking genomen kunnen de geschatte bedragen, die opgenomen staan in de tabel, nog aanzienlijk wijzigen.

Tijdens het opstellen van de begroting 2021 zijn nog geen nieuwe afspraken bekend over de uitwerking FLO 2018, de (meerjaren)prognose voor de FLO-lasten is derhalve niet bijgesteld. In de loop van 2020 volgt een nieuwe prognose op basis van de dan laatst bekende informatie

Bijdragen 2022-2024 per deelnemende gemeente

In de meerjarenraming zien de inwonerbijdragen van de gemeenten er als volgt uit:

Gemeenten	Inwoners 1-1-2019 *)	Bijdragen primaire B2021 Inw*Tarief	Bijdrage Basiszorg 2022	Bijdrage Basiszorg 2023	Bijdrage Basiszorg 2024
Categorie klein stedelijk (20-50.000 inw.)					
Albrandswaard	25.271	1.226.654	1.226.654	1.226.654	1.226.654
Krimpen ad IJssel	29.376	1.425.911	1.425.911	1.425.911	1.425.911
Maassluis	32.768	1.590.559	1.590.559	1.590.559	1.590.559
Hellevoetsluis	40.049	1.943.978	1.943.978	1.943.978	1.943.978
Ridderkerk	46.241	2.244.538	2.244.538	2.244.538	2.244.538
Barendrecht	48.673	2.362.587	2.362.587	2.362.587	2.362.587
Overgangscategorie					
Goeree-Overflakkee	50.059	2.575.536	2.575.536	2.575.536	2.575.536
Categorie jong stedelijk (50-100.000 inw.)					
Capelle ad IJssel	66.818	4.020.439	4.020.439	4.020.439	4.020.439
Lansingerland	61.601	3.706.532	3.706.532	3.706.532	3.706.532
Nissewaard	84.797	5.102.235	5.102.235	5.102.235	5.102.235
Categorie landelijk (< 20.000 inw.)					
Westvoorne	14.626	1.012.265	1.012.265	1.012.265	1.012.265
Brielle	17.182	1.189.166	1.189.166	1.189.166	1.189.166
Categorie historisch stedelijk					
Vlaardingen	72.404	5.190.643	5.190.643	5.190.643	5.190.643
Schiedam	77.999	5.591.748	5.591.748	5.591.748	5.591.748
Categorie groot stedelijk					
Rotterdam	644.618	49.039.617	49.039.617	49.039.617	49.039.617
	1.312.034	88.222.408	88.222.408	88.222.408	88.222.408

*) Aantal inwoners conform opgave CBS, behalve voor Goeree-Overflakke: Cijfers

Gemeenteadministratie 1-1-2020

De gemeentelijke bijdragen over de jaren 2022, 2023 en 2024 zijn gelijk gehouden aan 2021. Pas bij het bekend worden van het accres zullen deze worden aangepast.

Staat van vereiste handtekeningen

Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
d.d. 13 juli 2020

De secretaris

De voorzitter

.....
Dhr. A. Littooi
Algemeen Directeur

.....
Dhr. A. Aboutaleb
Voorzitter Algemeen Bestuur



Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond
Wilhelminakade 947
3072 AP ROTTERDAM

Verzenddatum 28 mei 2020
Ons kenmerk U20.03177
Uw brief van

Samenleving
Veiligheid en APV
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Alice van den Bulk
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Website
www.lansingerland.nl

Onderwerp **Zienswijze 1e begrotingswijziging 2020
en begroting 2021 VRR**

Geachte voorzitter,

Op 16 april ontvingen wij de 1^e begrotingswijziging 2020 en de begroting 2021 van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR). Zienswijzen indienen is mogelijk tot en met 10 juni 2020.

Hieronder treft u onze zienswijze aan.

1^e begrotingswijziging 2020

De 1^e wijziging op de begroting 2020 beïnvloedt de gemeentelijke bijdrage aan de basiszorg, met uitzondering van het aanpassen van het inwonerstal, niet en heeft geen invloed op het niveau van dienstverlening. Wij stemmen in met de 1^e begrotingswijziging 2020.

Begroting 2021

In de zienswijze op de begroting 2020 spraken wij onze zorgen uit over de financiële positie van de VRR en drongen wij er bij de VRR op aan te onderzoeken of de taken die de VRR uitvoert en de budgetten die daarvoor beschikbaar zijn, nog voldoende op elkaar zijn afgestemd.

Het is dan ook goed om te horen dat de VRR eind 2020 een bestuurlijk traject gestart is om helderheid te verkrijgen over de taak, rol en het gewenste ambitieniveau van de VRR. Uiteindelijke doel is om via een bestuurlijke discussie het gewenste ambitieniveau en de bijbehorende begrotingsomvang te bepalen. De uitkomsten hiervan zijn in de loop van 2020 bekend. De begroting van 2021 is opgesteld op basis van bestaand beleid.

Onze zorgen zijn onverminderd groot. De begroting 2021 eindigt met een negatief resultaat. De positie van de brandweervrijwilligers en de invloed hiervan op de inwonersbijdrage is niet duidelijk. In het 2^e kwartaal 2020 vindt discussie plaats over de verdere toekomstige vormgeving van de ambulancedienst.

Daarnaast weten we niet welke invloed het Covid-19 virus heeft op doelstellingen en de bedrijfsvoering van de VRR. Regionaal zijn en worden er nu extra kosten gemaakt om het virus te bestrijden, wat mogelijk een geldlening tot gevolg heeft.

Wij gaan akkoord met de begroting 2021 en verwachten daarbij dat de VRR er alles aan doet om de begroting structureel in evenwicht te brengen, met een gezonde reserve en weerstandscapaciteit. De weerstandscapaciteit dient groot genoeg te zijn om tekorten binnen het eigen budget op te vangen. Daarbij staat buiten kijf dat de kwaliteit van hulpverlening in ieder geval op een goed niveau blijft. De uitkomsten van de discussie over taken en budgetten dienen zo snel mogelijk aan onze raad te worden voorgelegd.

Voorgaande zienswijzen zijn besproken in de collegevergadering van 21 april 2020. Vervolgens stemde de raad op 28 mei 2020 in met de zienswijzereactie.

Contactpersoon voor onze gemeente is Alice v.d. Bulk. U kunt haar bereiken via het algemene telefoonnummer 14 010.

Wij spreken onze waardering uit voor al het goede werk dat u tijdens de pandemiecrisis verricht en danken u voor de zorgvuldige voorbereiding van de toegezonden stukken. Wij vertrouwen op een voortzetting van de goede samenwerking.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout
Griffier

Programmabegroting 2020

1e wijziging



CONCEPT

Kerngegevens

Naam: Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Bezoekadres: World Port Center
Wilhelminakade 947
3072 AP ROTTERDAM

Postadres: Postbus 9154
3007 AD ROTTERDAM
Telefoon: 088-8779000 (algemeen)
Website: www.vr-rr.nl
E-mail: info@vr-rr.nl

Dagelijks Bestuur : de heer A. Aboutaleb (voorzitter)
De heer C.H.J. Lamers
mevr. A. Attema
mevr. A. Grootenboer - Dubbelman
de heer F. van Oosten
de heer P. van de Stadt

Algemeen Directeur: mr. drs A. Littoij

Inleiding	5
Overzicht van de baten en lasten 2020 – per programma	6
Overzicht van de baten en lasten 2020 – per kostensoort	10
Overzicht van de baten en lasten 2020 – per taakveld	11
Ontwikkeling van het Eigen vermogen	12
Ontwikkeling van de investeringen	13
Ontwikkeling van de voorzieningen 2020	15
DVO+ bijdragen per deelnemende gemeente	16
Staat van vereiste handtekeningen	18

Voor u ligt de wijziging op de financiële begroting over (alleen) het jaar 2020. Hierin zijn de financiële wijzigingen verwerkt die ten tijde van de laatste wijziging op de begroting (tweede wijziging op de begroting 2019) niet, of in onvoldoende mate, konden worden ingeschat. Tevens is een aantal wijzigingen voor het jaar 2020 opgenomen, die bij de jaarrapportage 2019 naar voren kwamen. Aangezien deze wijziging op de Begroting 2020 gelijktijdig met de begroting 2021 ter besluitvorming wordt aangeboden aan het Dagelijks- en Algemeen Bestuur hebben we de wijzigingen op de begroting beperkt tot (alleen) het jaar 2020. Voor zover deze wijzigingen betrekking hebben op de jaren 2021 tot en met 2024, zijn zij meegenomen in de Begroting 2021.

Hieronder worden een aantal highlights en het effect hiervan op de begroting toegelicht.

Ambulancedienst

Op basis van het laatst bekende budget van de Coöperatie AZRR is de verwachting dat de exploitatielasten van de ambulancedienst volledig worden gedekt door de zorgverzekeraars.

Investerings- en kapitaallasten

De kapitaallasten (afschrijvingen en rente) zijn aangepast aan de actuele investeringsprognose. Het gehanteerde rentepercentage is gelijk aan de gemiddelde rente op langlopende leningen.

Gemeentelijke bijdragen

De gemeentelijk bijdrage voor de basiszorg is in deze wijziging gebaseerd op de actuele stand van het inwonersaantal per 1 januari 2019. Daarnaast zijn de bedragen van de FLO-lasten naar de laatste standen geactualiseerd en zijn de DVO+ taken, indien van toepassing, geïndexeerd, en/of aangepast.

SaaS

Bij de aanbesteding van nieuwe applicaties valt op dat steeds meer softwareapplicaties alleen nog maar als SaaS-oplossing (software as a service) worden aangeboden. Omdat de SaaS-oplossing functioneert als een leaseconstructie in plaats van aankoopconstructie heeft dit tot gevolg dat de aanbestedings- en implementatiekosten niet meer kunnen worden geactiveerd en afgeschreven over een aantal jaren, maar direct in het betreffende exploitatiejaar worden genomen. Hoewel dit tot verschillen in de exploitatie per jaar kan leiden is het effect meerjarig neutraal. De verschuiving van de lasten over de verschillende jaren zal ook worden verwerkt in de begroting. Op het jaar 2020 heeft dit een effect van ruim 400k. Een strategie wordt uitgewerkt om eventuele pieken en dalen als gevolg van SaaS-oplossingen in toekomstige jaren zoveel mogelijk uit te vlakken.

Reserves

Er heeft een actualisatie van de bestemmingsreserves en bijbehorende lasten plaatsgevonden. Op basis van een herijking van het meerjarenonderhoudsplan wordt er extra gedoteerd en onttrokken aan de reserve Groot Onderhoud. In het kader van de laatste openstaande eindjes van de transitie Meldkamer worden de hiervoor ingerichte bestemmingsreserves aangesproken.

WNRA

Op 1 januari 2020 is de WNRA (Wet Normalisering Rechtspositie Ambtenaren) in werking getreden. Vanaf dat moment geldt de WNRA voor het ambulancepersoneel. Per 1 januari 2020 zijn de aanstellingen van alle medewerkers vallend onder de CAO ambulancezorg omgezet naar arbeidsovereenkomsten.

Naar het zich nu laat aanzien zullen met de inwerkingtreding van de WNRA ook de brandweervrijwilligers onder het reguliere arbeidsrecht vallen en werknemers worden. Voor het brandweerpersoneel is er uitstel naar 1 januari 2021 verleend. Hoewel de kosten nog niet exact bekend zijn is in de begroting 2021 opgenomen dat eventuele extra kosten als gevolg van de WNRA gecompenseerd worden middels de gemeentelijke inwonerbijdrage.

Overzicht van de baten en lasten 2020 – per programma

Programma's (* € 1.000,-)	Begroting 2020	Wijzigingen	Begroting 2020 1ewijziging
Ambulancezorg	25.947	-39	25.908
Brandweertzorg	77.223	1.439	78.662
Risico- en Crisisbeheersing	7.354	54	7.408
Overhead	22.414	519	22.933
Vennootschapsbelasting	-	-	-
Totaal lasten	132.938	1.973	134.911
Ambulancezorg	27.139	339	27.478
Brandweertzorg	98.080	77	98.157
Risico- en Crisisbeheersing	8.144	80	8.224
Overhead		229	229
Vennootschapsbelasting	-	-	
Totaal baten	133.363	725	134.088
Saldo van de baten en lasten	425	-1.248	-823
Mutaties op de reserves	222	944	1.166
Resultaat	647	-304	343

Overzicht van de baten en lasten 2020 – per programma

Ambulancezorg (* € 1.000,-)	Wijziging	Structureel	Incidenteel
Overige kosten	-39	-39	
Kapitaallasten			-667
Onderhoudskosten			667
Totaal wijzigingen op de lasten	-39	-39	-
Coöperatie AZRR	339	339	
Totaal wijzigingen op de baten	339	339	-
Saldo verschillen 1e wijziging 2020	378	378	-

- Voor de ambulance geldt dat er vanuit de coöperatie 339k budget (baten) meer beschikbaar is gesteld voor de uitvoering van de taken.
- Het hogere beschikbare budget is in de lasten niet terug te zien vanwege een correctie op de overhead. De correctie op de overhead heeft te maken met de meldkamer ambulancezorg (MKA 378k). Bij de primaire begroting is er vanuit gegaan dat de Meldkamer (en dus ook de betreffende overhead) volledig de VRR zou verlaten. Zie ook de toelichting bij de overhead. In werkelijkheid is alleen het onderdeel beheer naar de politie overgegaan.
- De kapitaallasten van de ambulancedienst worden lager ingeschat als gevolg van een latere oplevering van de ambulances (categorie voertuigen). De ruimte op de kapitaallasten wordt één op één begroot op de onderhoudskosten. Omdat de voertuigen langer door moeten rijden zal er extra onderhoud en een aantal grote revisies uitgevoerd moeten worden. Beide posten zijn incidenteel van aard.

Overzicht van de baten en lasten 2020 – per programma

Brandweezorg (* € 1.000,-)	Wijziging	Structureel	Incidenteel
Transitie MK naar LMS (afronding) uit best. Res.	638		638
Groot onderhoud (obv herijking) uit best. res.	941		941
Accountantskosten	124	124	
Lagere kapitaalslasten	-127		-127
FLO Brandweer	-427		-427
Diverse (oa prijsontwikkeling)	346	346	
Lagere lasten gerelateerd aan overig best. res.	-56		-56
Totaal wijzigingen op de lasten	1.439	470	969
FLO Brandweer	-427		-427
Hogere bijdragen gemeenten	187	187	
Hogere bijdrage BDUR	196	196	
Diverse baten (o.a. projecten en detacheringen)	121		121
Totaal wijzigingen op de baten	77	383	-306
Saldo verschillen 1e wijziging 2020	-1.362	-87	-1.275

De volgende wijzigingen vinden plaats op programma Brandweezorg:

- Voor de Transitie Meldkamer naar LMS worden de laatste lasten verwacht in 2020; deze lasten worden gedekt uit de hiervoor beschikbare bestemmingsreserves.
- Er heeft eind 2019 een nieuwe schouw plaats gevonden t.a.v. groot onderhoud gebouwen. Deze schouw is door een extern bedrijf uitgevoerd. De totale lasten voor groot onderhoud zijn t.o.v. de vorige schouw gestegen. Dit heeft vooral te maken met de uitbreiding van de huisvestingsportefeuille. Deze lasten worden gedekt door een onttrekking aan de bestemmingsreserve voor Groot Onderhoud.
- De accountantskosten werden de afgelopen jaren onder overhead geboekt. De accountant heeft aangegeven dat dit niet correct is. Het gaat hier om een administratieve aanpassing. De kosten worden nu opgenomen onder programma brandweer (taakveld bestuur ipv overhead).
- De FLO lasten zijn aangepast op basis van de meest recent toegestuurde FLO-calculatie. Een hercalculatie met betrekking tot nieuwe regelgeving wordt zo snel mogelijk uitgewerkt, waarna communicatie aan de gemeenten volgt.
- De kapitaalslasten vallen lager uit (127k) dan oorspronkelijk begroot door lagere investeringen.
- Onder de diverse post vallen diverse andere afwijkingen, zoals wat kleinere onttrekkingen aan reserves (zie paragraaf "Ontwikkeling van het eigen vermogen"), maar ook een aantal prijsstijgingen, zoals de contracten voor ARBO, voertuigen (inc onderhoud) en de verzekeringen die significant in prijs stijgen.

Overzicht van de baten en lasten 2020 – per programma

Risico- en Crisisbeheersing (* € 1.000,-)	Wijziging	Structureel	Incidenteel
Diverse	54	54	
Totaal wijzigingen op de lasten	54	54	-
Diverse baten (o.a. preventiebaten)	80		80
Totaal wijzigingen op de baten	80	-	80
Saldo verschillen 1e wijziging 2020	26	-54	80

In programma R&C vinden beperkte wijzigingen plaats. In de diverse post is oa rekening gehouden met een aantal kleine prijswijzigingen.

Overhead (* € 1.000,-)	Wijziging	Structureel	Incidenteel
Overhead Meldkamer	377	377	
SaaS-oplossingen	417		417
Accountantskosten	-124	-124	
Diverse	-151		-151
Totaal wijzigingen op de lasten	519	253	266
Detacheringsbaten	229		229
Totaal wijzigingen op de baten	229	-	229
Saldo verschillen 1e wijziging 2020	-290	-253	-37

De wijziging op de overhead heeft hoofdzakelijk de volgende redenen:

- Er vindt een correctie plaats op de overhead Meldkamer (Ambulance) omdat er in de oorsprong vanuit werd gegaan dat de Meldkamer (inclusief bijbehorende overhead) volledig de VRR zou verlaten.
- De incidentele effecten van de SaaS bedragen circa 400k. Een strategie wordt uitgewerkt om eventuele pieken en dalen als gevolg van SaaS-oplossingen in toekomstige jaren zoveel mogelijk uit te vlakken.
- De accountantskosten worden nu opgenomen onder programma brandweer (taakveld bestuur ipv overhead).
- Er zijn nu extra baten voor detacheringen opgenomen.

Overzicht van de baten en lasten 2020 – per kostensoort

Kostensoort (* € 1.000,-)	Begroting 2020	Wijzigingen	Begroting 2020 1ewijziging
Personeel	78.960	107	79.067
Huisvesting	9.901	1.008	10.909
Middelen	12.037	400	12.437
Overigen	9.626	-61	9.565
Overhead	22.414	519	22.933
Vennootschapsbelasting	-		-
Totaal lasten	132.938	1.973	134.911
Bijdragen gemeenten (incl. DVO+)	89.478	-240	89.238
BDUR	11.832	195	12.027
Zorgverzekeraars	24.412	357	24.769
Overheidsmiddelen	5.650	56	5.706
Overige opbrengsten	1.991	128	2.119
Overhead		229	229
Vennootschapsbelasting	-		-
Totaal baten	133.363	725	134.088
Saldo van de baten en lasten	425	-1.248	-823
Mutaties op de reserves	222	944	1.166
Resultaat	647	-304	343

De mutatie op de gemeentelijke bijdragen is het saldo tussen:

- Een lager begrote baat voor FLO van € 427k. De FLO lasten zijn aangepast op basis van de meest recent toegestuurde FLO-calculatie. Een hercalculatie met betrekking tot nieuwe regelgeving wordt zo snel mogelijk uitgewerkt, waarna nieuwe communicatie aan de gemeenten volgt.
- Een stijging van de basisbijdragen als gevolg van een hoger aantal inwoners per 1 januari 2019 van € 158k.
- Lagere bijdrage op WABO en TCH stad.

Overzicht van de baten en lasten 2020– per taakveld

Programma's (x € 1.000)	0.1 Bestuur	0.4 Overhead	0.5 Treasury	0.10 Mutaties Reserves	0.11 Resultaat van de rekening van baten en lasten	1.1 Crisisbeheer sing en brandweer	1.2 Openbare orde en veiligheid	2.1 Verkeer en vervoer	7.1 Volks- gezondheid	8.3 Wonen en bouwen
Ambulancezorg		1.569	49						25.859	
Brandweezorg	127	20.547	937	804		71.656	640	1.190	2.820	1.292
Risico- en Crisisbeheersing		817	10			6.699				698
Lasten	127	22.933	996	804		78.356	640	1.190	28.679	1.991
Ambulancezorg									27.478	
Brandweezorg		229		1.970		97.002	568		587	
Risico- en Crisisbeheersing						4.519				3.705
Baten		229		1.970		101.521	568	0	28.065	3.705
Saldo van baten en lasten					-343					

Ontwikkeling van het Eigen vermogen

	Stand 31-12-19	Dotatie 2020	Onttrekking 2020	Stand 31-12-20
Algemene reserve	8.556.237			8.556.237
Algemene reserve - (deel Ambulance)	-1.108.091			-1.108.091
Bestemmingsreserves	4.709.665	804.124	-1.970.129	3.543.660
Nog te bestemmen resultaat	-1.481.602	342.510		-1.139.092
Totaal eigen vermogen	10.676.209	1.146.634	-1.970.129	9.852.714

Bestemmingsreserves (in €)	Stand 31-12-19	Dotatie 2020	Onttrekking 2020	Stand 31-12-20
Additionele projecten GMK	143.951		-143.951	-
2e Loopbaanbeleid	2.082.648	225.000		2.307.648
Groot onderhoud gebouwen	946.542	579.124	-941.381	584.285
CBRN-steunpuntregio Rotterdam-Rijnmond	197.069		-22.000	175.069
Tegemoetkoming uitstel samenvoeging in nieuwe meldkamer	69.975		-69.975	-
Eenmalige bijdrage meldkamer i.v.m. transitie naar politie	423.903		-423.903	-
Spoorincidentbestrijding	845.577		-368.919	476.658
Totaal	4.709.665	804.124	-1.970.129	3.543.660

In de vermogensstaat is het resultaat over het jaar 2019 opgenomen onder het 'Nog te bestemmen resultaat'. Het Algemeen bestuur zal over de bestemming op 22 april 2020 besluiten. Het geprognosticeerde saldo over het jaar 2020 is hieraan toegevoegd.

De mutaties op de bestemmingsreserves zijn als volgt aangepast;

Verschil mutaties bestemmingsreserves						
	Begroting 2020		Wijzigingen		1eBW 2020	
	Dotatie	Onttrekking	Dotatie	Onttrekking	Dotatie	Onttrekking
Additionele projecten GMK				-143.951		-143.951
2e loopbaanbeleid	225.000	-85.000	-	85.000	225.000	
Groot onderhoud gebouwen			579.124	-941.381	579.124	-941.381
CBRN-steunpuntregio Rotterdam-Rijnmond			-	-22.000		-22.000
Tegemoetkoming uitstel samenvoeging in nieuwe meldkamer			-	-69.975		-69.975
Eenmalige bijdrage meldkamer i.v.m. transitie naar politie			-	-423.903		-423.903
Spoorincidentbestrijding		-361.870	-	-7.049		-368.919
	225.000	-446.870	579.124	-1.523.259	804.124	-1.970.129

De verwachting is dat de bestemmingsreserves die voor de meldkamer zijn ingericht in 2020 volledig zullen zijn besteed.

Voor het groot onderhoud van de panden van de VRR is een nieuwe schouw opgesteld. Op basis van de resultaten is de bestemmingsreserve opnieuw gewaardeerd.

Ontwikkeling van de investeringen

De ontwikkeling van de investeringen is in onderstaand overzicht weergegeven:

Investeringsprognose (bedragen in €)	Begroting 2020	Wijzigingen	1e BW 2020
Gronden en terreinen	0	0	0
Bedrijfsgebouwen	2.155.631	-1.055.631	1.100.000
Machines, apparaten en installaties	66.316	406.387	472.703
Vervoersmiddelen	4.622.056	-2.523.050	2.099.006
Overige materiële vaste activa	2.275.504	4.083.071	6.358.575
Meldkamer	3.325.430	-3.325.430	0
Totaal investeringsprognose	12.444.937	-2.414.653	10.030.284

De afwijking tussen de prognose 2020 en de primaire investeringsbegroting (-€ 2,4 mln.) wordt o.a. verklaard door de volgende posten:

Bij: doorgeschoven uit 2019:

- Toegangsverlening panden VR (€ 473K)
- Verzorgingsunits (2 stuks € 280K)
- Ambulances (10 stuks € 1.425 K)
- Materieeldienstvoertuigen (2 stuks € 240K)
- Inrichting kantoren Hoogstad (€ 324K)
- Kraanwagens (3 stuks € 526K)
- Haakarmvoertuigen (€ 892K)
- IT investeringen (€ 923K)
- GEO-voorzieningen (€ 252K)
- Portofoons (€ 389K)
- Sonar (€ 200K)
- Meetapparatuur 1^e lijns brandweervoertuigen (€ 182K)
- Bepakking SIV-voertuigen 4 x (€ 148K)
- Nieuwe locatie brandweer Goeree-Overflakkee (€ 100K)

Bij: nieuwe investeringen:

- Dompelpompen (€ 2.432K)
- Nieuw pakket OIGS (Operationele Informatievoorziening Gevaarlijke Stoffen €238K)
- Bijstellen vervangingsbudget diverse posten (€ 124K)

Af:

- Nieuw locatie Stellendam doorgeschoven naar 2021 (€ 1.000K)
- Doorschuiven ambulances naar 2021 en 2022 (€ 2.816K)
- Doorschuiven 10 TS-en naar 2021 en 2022 (€ 4.434)
- Meldkamer eerder overgedragen dan begroot, investeringen naar 2019 gehaald (3.325K).

De bijstelling van de investeringsbegroting 2020 heeft geen directe gevolgen voor de operationele uitvoering.

Ontwikkeling van de investeringen

Bovenstaande mutaties leiden tot de volgende kapitaallasten:

Kapitaallasten (bedragen in €)	Begroting 2020			1e BW 2020		
	Afschrijvingen	Rente	Totaal	Afschrijvingen	Rente	Totaal
Gronden en terreinen	0	54.282	54.282	0	54.282	54.282
Bedrijfsgebouwen	1.009.344	444.875	1.454.219	1.060.502	361.001	1.421.503
Machines, apparaten en installaties	437.600	63.816	501.416	478.154	57.122	535.276
Vervoersmiddelen	2.719.106	475.411	3.194.517	2.249.372	357.268	2.606.640
Overige materiële vaste activa	2.936.774	259.816	3.196.590	2.822.890	166.768	2.989.658
Totaal	7.102.824	1.298.200	8.401.024	6.610.918	996.441	7.607.359

Hierbij kan nog vermeld worden dat de onderschrijding van de kapitaallasten van € 794k voor € 667k bij Ambulancezorg en voor € 127k bij Brandweezorg wordt geprognosticeerd.

Ontwikkeling van de voorzieningen 2020

Naam voorziening	Stand 31-12-19	Dotatie 2020	Vrijval 2020	Aanwending 2020	Stand 31-12-20
Procedures beëindiging dienstverbanden	83.399			-27.800	55.599
Reorganisatie VRR	838.002			-484.986	353.016
Lopende claims Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR)	543.800				543.800
Totaal	1.465.201	-	-	-512.786	952.415

Procedures beëindiging dienstverbanden

Het betreft een voorziening ter dekking van een tweetal ontslagprocedures waarvan de lasten, c.q. vergoedingen, niet in één bedrag zullen worden afgewikkeld maar gespreid over een aantal jaren.

Reorganisatieplan VRR

In 2012 is een reorganisatieplan voor de VRR opgesteld voor een gefaseerde organisatieverandering en de daaraan gekoppelde reorganisatie. Ter dekking van de financiële gevolgen die deze reorganisatie met zich meebrengt, is een voorziening getroffen die hoofdzakelijk dient ter dekking van mobiliteit en outplacement. De laatste mutatie zal naar verwachting in 2022 plaatsvinden.

Voorziening Lopende claims Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

De Voorziening Lopende claims is een voorziening getroffen voor juridische afwikkeling van faillissementen leveranciers.

Beleidsindicatoren

In de tabellen hieronder zijn de beleidsindicatoren opgenomen die vanuit het Besluit Begroting en Verantwoording zijn voorgeschreven aan Veiligheidsregio's.

Beleidsindicatoren taakveld	Formatie 2020	
	Totaal Fte	Fte per 1.000 inw.
Bestuur & Ondersteuning		
Formatie	2019	1,52
Bezetting	1958	1,47

Beleidsindicatoren taakveld	2020		
	Totaal	Per inwoner	% van Totaal
Bestuur & Ondersteuning			
Apparaatkosten	1.423.045	€ 1,07	
Externe inhuur	2.835.974	-	3,03%
Overhead	22.938.000	-	16,90%

DVO+ bijdragen per deelnemende gemeente

In onderstaande tabel worden de gemeentelijke basisbijdragen gespecificeerd:

Gemeenten	Bijdragen primaire B2020	Inwoners 1-1-2019 *)	Aanpassing	Definitieve bijdragen basiszorg 2020
Categorie klein stedelijk (20-50.000 inw.)				
Albrandswaard	1.145.944	25.271	51.257	1.197.201
Krimpen ad IJssel	1.331.709	29.376	59.964	1.391.673
Maassluis	1.477.667	32.768	74.700	1.552.367
Hellevoetsluis	1.817.297	40.049	80.004	1.897.301
Ridderkerk	2.080.722	46.241	109.922	2.190.644
Barendrecht	2.202.869	48.673	102.990	2.305.859
Goeree-Overflakkee	2.232.496	49.611	117.799	2.350.296
Categorie jong stedelijk (50-100.000 inw.)				
Capelle ad IJssel	3.765.855	66.818	158.076	3.923.931
Lansingerland	3.444.833	61.601	172.726	3.617.559
Nissewaard	4.765.085	84.797	214.675	4.979.760
Categorie landelijk (< 20.000 inw.)				
Westvoorne	939.939	14.626	47.953	987.892
Brielle	1.103.982	17.182	56.552	1.160.534
Categorie historisch stedelijk				0
Vlaardingen	4.835.575	72.404	230.463	5.066.038
Schiedam	5.228.663	77.999	228.852	5.457.515
Categorie groot stedelijk				0
Rotterdam	45.907.596	644.618	1.952.797	47.860.393
	82.280.233	1.312.034	3.658.729	85.938.963

*) Het aantal inwoners conform publicatie CBS

De aanpassingen betreffen een verhoging met een extra bijdrage in verband met de nieuwe CAO 2019 en een aanpassing op basis van de actuele inwonersaantallen per 1 januari 2019. De CAO aanpassing van € 3.500k is eerder al meegenomen in de 2^e begrotingswijziging 2019 met bijbehorende meerjarenraming.

DVO+ bijdragen per deelnemende gemeente

In onderstaande tabel worden de verwachte FLO-lasten en de DVO+-taken over 2020 opgenomen;

Prognose FLO / DVO+	Begroting 2020		Wijziging		Begroting 2020 1eBW	
	FLO	DVO+	FLO	DVO+	FLO	DVO+
Albrandswaard	2.930				2.930	
Barendrecht						
Brielle						
Capelle ad IJssel	131.000			35.000	131.000	35.000
Goeree-Overflakkee		85.247		-2.019		83.228
Hellevoetsluis		22.748		-748		22.000
Krimpen ad IJssel						
Lansingerland	26.000				26.000	
Maassluis	62.000				62.000	
Nissewaard	136.000				136.000	
Ridderkerk	7.226				7.226	
Rotterdam	1.144.655	1.598.281		-23.956	1.144.655	1.574.325
Schiedam	250.000				250.000	
Vlaardingenv	232.000				232.000	
Westvoorne					0	
Totaal	1.991.811	1.706.276		8.277	1.991.811	1.714.553

Omdat bovenstaande tabel de te factureren bedragen aan de diverse gemeenten laat zien, valt er geen daling te bemerken van de FLO bijdragen zoals de tabel op pagina 8 laat zien. De daling van de FLO-lasten vindt alleen plaats bij gemeenten waar de bijdrage gefixeerd is, waardoor in deze tabel geen wijziging op FLO plaats vindt. De verschillen tussen daadwerkelijke lasten en de gefixeerde bedragen die gefactureerd worden aan de gemeenten worden gereserveerd in de balans en meegenomen in de vijfjaarsafrekening.

Het verloop van de nog af te rekenen FLO bijdragen met gemeenten waarbij de bijdrage gefixeerd is ziet er dan als volgt uit waarbij een positief bedrag in 2020 betekent dat de daadwerkelijke FLO-lasten lager waren dan er tot en met 2020 gefactureerd is aan de gemeenten:

Gemeenten met Fixatie	Te verrekenen FLO stand 31-12-2019	Te verrekenen FLO stand 31-12-2020
Capelle ad IJssel	37.109	78.768
Lansingerland	-436	2.893
Maassluis	27.645	49.452
Nissewaard	68.732	133.447
Schiedam	110.460	263.910
Vlaardingenv	102.942	245.665
	346.451	774.134

Staat van vereiste handtekeningen

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van het Algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond d.d. 13 juli 2020

De secretaris

De voorzitter

.....
mr. drs. A. Littooi

.....
ing. A. Aboutaleb

CONCEPT

Raadsvoorstel



Datum Raad
28 mei 2020

Portefeuillehouder
Pieter van de Stadt

Registratienummer
BR2000040

Onderwerp
Zienswijze Ontwerpbegroting en Treasurystatuut MRDH 2021

Gevraagde beslissing

De zienswijze (U20.03515) op de Ontwerpbegroting MRDH 2021 en het Treasurystatuut MRDH 2021 vast te stellen en deze in te dienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH.

Samenvatting

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

Om ambities te realiseren is geld nodig. De MRDH ontvangt hiervoor middelen van het Rijk en de 23 gemeenten. De voorliggende begroting benoemt hoe deze middelen worden ingezet. Daarnaast is een overzicht toegevoegd dat in één oogopslag inzicht geeft in de opbouw van de begroting.

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 2021 vervult zo ook de functie van Werkplan.

In het tevens voorliggende Treasury statuut staan de regels voor het verstrekken en aantrekken van leningen, inclusief het beheersen van risico's daarbij. Het huidige statuut stamt uit 2016 en is daarom grondig doorgenomen en waar nodig aangepast.

Financiële consequenties

De inwonerbijdrage (Economisch Vestigingsklimaat) stijgt ten opzichte van de begroting 2020 met € 0,04 (Kadernota MRDH begroting 2021) naar € 2,72 per inwoner; voor 2021 is dat een totaalbedrag van € 6.496.086. Uitgaande van het inwoneraantal van Lansingerland op 1 januari 2020 van 62.260 bedraagt dit voor Lansingerland € 169.347. Van de € 2,72 wordt maximaal € 1,14 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,58 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat. Een deel van de € 6.496.086 inwonerbijdrage, € 1.473.028, wordt ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2 van de begroting). Binnen het programma Economisch vestigingsklimaat wordt € 5.028.047 verantwoord ter dekking van

de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende bijdragen. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% EV / 80% Va.

De Vervoersautoriteit ontvangt de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) van het Rijk.

Treasurystatuut

Het gebruik van garanties(borgstellingen) is in het nieuwe statuut niet meer toegestaan. De financiering van de vervoersbedrijven gebeurt door het verstrekken van leningen door de MRDH. Dat is eenvoudiger en minder risicovol, omdat de invloed bij het verstrekken van leningen maximaal is. De bevoegdheden die in het treasurystatuut waren opgenomen, worden overgeheveld naar het mandaat- en volmachtbesluit. Organisatiewijzigingen zijn daarmee niet meer van invloed op het statuut. Het verstrekken van leningen aan de vervoerders en de beheerders van het spoor is nu in de regeling opgenomen. Deze partijen zijn inmiddels al aangewezen door het algemeen bestuur en bij de aanbesteding van de concessie op solvabiliteit getoetst.

Verdere procedure

- Behandeling in de commissie algemeen bestuur vindt op 13 mei 2020 plaats en in de raad op 28 mei 2020
- Na behandeling in de commissie is de inhoud van de concept zienswijze ambtelijk gedeeld met de MRDH, op verzoek van de MRDH.
- Op 29 mei versturen we de definitieve zienswijze aan het DB van de MRDH. Dit is een dag later dan door de MRDH opgegeven deadline, maar is afgestemd en akkoord op gegeven.
- Op 10 juni bespreken de adviescommissies de reactie op de zienswijzen.
- Ten slotte bespreekt het algemeen bestuur van de MRDH op 10 juli over de definitieve vaststelling van de begroting en het treasurystatuut.

Juridische aspecten

Op grond van artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen is het dagelijks bestuur van de MRDH gehouden de ontwerpbegroting voor een zienswijze aan de deelnemende gemeente te sturen.

Extern draagvlak/burgerparticipatie

De adviescommissies EV en VA, bestaande uit raadsleden van de 23 gemeenten, wordt ook om advies gevraagd op de ontwerpbegroting 2021.

Duurzaamheid

De MRDH zet sterk in op transitie naar toonaangevende duurzaamheid en dit is verwerkt in diverse projecten van EV en VA.

Bijlagen

- Aanbiedingsbrief begroting 2021 MRDH (I20.07996)
- Concept ontwerpbegroting 2021 MRDH (I20.10249)
- Aanbiedingsbrief treasurystatuut 2021 MRDH (I20.07995)
- Concept treasurystatuut 2021 MRDH (I20.10250)
- Zienswijzebrief Lansingerland (U20.03515)

Toelichting

Inleiding

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

De 23 gemeenten zetten hun kennis en hun bestuurlijke kracht gezamenlijk voor de MRDH in. Ze bundelen niet alleen hun krachten onderling, maar werken ook intensief samen met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen, omliggende regio's als Drechtsteden en Holland-Rijnland, de provincie Zuid-Holland, het Rijk en Europa. Daarnaast werkt de MRDH nauw samen met de Economic Board Zuid-Holland (EBZ), het triple helix orgaan van vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. De 23 gemeenten, bedrijven, vervoerders, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en innovatieve MKB-ondernemers in de MRDH willen investeren in het gebied. In economische vernieuwing, verbeterde bereikbaarheid, toonaangevende duurzaamheid en aantrekkingskracht, waardoor de internationale concurrentiekracht wordt vergroot.

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

Het systeem van verkeer en vervoer is een cruciaal onderdeel van onze metropoolregio.

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

In de begroting staan de eerste resultaten, welke investeringen er voor nodig zijn en welke projecten daarvoor op stapel staan. Daarnaast is er een investeringsprogramma met 150 concrete projecten met een investeringsbehoefte van € 12 tot € 15 miljard over de komende tien jaar. Bedrijven, kennisinstellingen en overheden ontwikkelen deze projecten samen en geven met elkaar de financieringsstrategie vorm. De projecten versterken niet alleen de economie, maar leveren (volgens berekeningen van de OESO) ook nog eens 25.000 tot 50.000 banen op in de regio en twee tot vier procent extra economische groei. En dat in een gebied waar nu al circa 20 procent van het Bruto Nationaal Product wordt verdiend.

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

Jaarlijks vraagt het dagelijks bestuur van de MRDH aan de raden van de 23 deelnemende gemeenten om een zienswijze op de begroting in te dienen. Dit jaar is de deadline op 28 mei. De MRDH is ervan op de hoogte dat de zienswijze van Lansingerland pas op 29 mei kan worden ingediend.

Beoogd maatschappelijk effect

De MRDH is al een sterke Europese regio en wil nog beter presteren. Beter economische prestaties betekenen meer welvaart voor de inwoners. Deze begroting legt daar een basis voor.

Argumenten

1.1. De begroting is in evenwicht.

De begroting kent een omvang van € 539.287.093 met een positief resultaat van € 1.474.292 dat aan de reserves zal worden toegevoegd. De begroting is onderverdeeld in de programma's exploitatie verkeer en openbaar vervoer, infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en economisch vestigingsklimaat. De overhead is als aparte post in deze begroting opgenomen.

1.2 Lansingerland is bij een groot aantal projecten betrokken.

De MRDH financiert gedeeltelijk de projecten als de verbetering van de verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam, de integrale aanpak van OV-knooppunt Rodenrijs, R-Net upgrade van buslijnen, metropolitane fietsroutes, de nieuwe rijksweg tussen A13 en A16, ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per woningbouwlocatie van de Alliantie Middengebied en het ondersteunen van warmteprojecten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren.

1.3 De programma's voor Verkeer en Vervoer worden grotendeels gefinancierd uit BDU-middelen

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit (Va) worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU).

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

Kanttekeningen

1.1 Risico's van overplanning en oversbesteding zijn aanwezig.

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. In een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse is geconcludeerd dat binnen de Vervoersautoriteit eventuele tekorten in een toekomstig jaar kunnen worden opgevangen. Desondanks worden de risico's van overplanning en overbesteding inclusief de daarvoor gestelde limieten te groot geacht.

Raadsbesluit



Datum Raad
28 mei 2020
Registratienummer
BR2000040

Onderwerp
Zienswijze ontwerpbegroting 2021 MRDH

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat

- de ontwerpbegroting is gebaseerd op de kadernota met begrotingsuitgangspunten;
- de MRDH voor de taken van de VA de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) ontvangt;
- de MRDH een inwonersbijdrage vraagt voor het economisch vestigingsklimaat;
- de MRDH de regio voert op de projecten en er per project een bekostigings- en financieringsarrangement komt;
- de betrokkenheid van de gemeenteraden in de gemeenschappelijke regeling is vastgelegd.

Gelet op

- artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;
- de gemeenschappelijke regeling MRDH.

Besluit(en)

De zienswijze (U20.03515) op de Ontwerpbegroting MRDH 2021 en het Treasurystatuut MRDH 2021 vast te stellen en deze in te dienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 28 mei 2020,

de griffier,

drs. Marijke Walhout



METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

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

Datum
26 maart 2020

Onderwerp
Ontwerpbegroting MRDH 2021

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij bieden wij u de Ontwerpbegroting 2021 aan en nodigen wij u uit om uw zienswijze kenbaar te maken.

Deze begroting voor het jaar 2021 is opgesteld voordat de huidige situatie met betrekking tot het Corona-virus is ontstaan. (Vervoers)bedrijven worden hard geraakt door de crisis. MRDH staat in nauw contact met vervoerders om de situatie rondom het openbaar vervoer in de regio te monitoren en hier adequaat op te kunnen reageren. De vervoerders zijn zich bewust van de maatschappelijke rol die zij ook in deze uitzonderlijke tijd hebben en proberen een zo betrouwbaar mogelijke dienstregeling in stand te houden, waarbij het langdurig volhouden van een beperkte dienstregeling het belangrijkste uitgangspunt is. De MRDH inventariseert op dit moment financiële gevolgen van de terugval in reizigersaantallen en mogelijke oplossingsrichtingen hiervoor.

Bij alle gemeenten in de regio wordt keihard gewerkt om de economische gevolgen van het Corona-virus zoveel mogelijk op te vangen. Vanuit onze rol op het gebied van economisch vestigingsklimaat organiseren we kennisdeling tussen gemeenten. Zo kunnen we van elkaar leren over welke maatregelen mogelijk zijn, hoe die snel en goed ingevoerd kunnen worden en bespreken we waar samenwerken meerwaarde heeft. Met het pakket aan maatregelen van de rijksoverheid wordt een deel van de grote economische klap opvangen. Aanvullend nemen gemeenten lokaal ook al een groot aantal maatregelen. Met gemeenten en regionale partners zoals de provincie Zuid-Holland en InnovationQuarter brengen we in kaart wat hier de effecten van zijn en of er op regionaal/provinciaal niveau aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

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

contactpersoon
Eveline Fokkema

ons kenmerk
68536

doorkiesnummer
088 5445 100

e-mail
e.fokkema@mrddh.nl

- bijlage(n)**
1. Ontwerpbegroting MRDH 2021
 2. Begroting 2021 in een oogopslag
 3. Kadernota MRDH begroting 2021

Mogelijk is als gevolg hiervan een wijziging van de begroting nodig. De MRDH zal in dat geval de gebruikelijke procedures doorlopen.

Zienswijze

Het verzoek is om uw concept zienswijze op de Ontwerpbegroting MRDH 2021 uiterlijk 21 mei 2020 schriftelijk kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van de MRDH. De definitieve zienswijze dient dan 28 mei 2020 binnen te zijn. U kunt uw zienswijze per email richten aan Eveline Fokkema via e.fokkema@mrddh.nl.

Uw tijdige zienswijze op deze begroting is van belang zodat er op 10 juli een besluit kan worden genomen over deze begroting door het algemeen bestuur van de MRDH. Zonder vastgestelde begroting is de MRDH vanaf 1 januari 2021 namelijk niet bevoegd om uitgaven te doen en kan zij haar taken niet uitvoeren. Dat betekent bijvoorbeeld dat zij het openbaar vervoer niet zou kunnen bekostigen. De in de vastgestelde begroting opgenomen inwonerbijdrage neemt u op in uw eigen gemeentelijke begroting. Daarom wordt de begroting voor de MRDH eerder vastgesteld dan de gemeentelijke begroting en wordt dit proces jaarlijks voor het zomerreces afgerond. Hierdoor is er zeer beperkt ruimte om dit proces verder uit te stellen. Indien uw gemeente de uiterste termijn voor een reactie niet haalt, verzoeken wij u dit tijdig te laten weten en ontvangen wij graag binnen de gestelde termijnen uw concept-reactie.

MRDH begroting 2021

Samenwerken maakt sterker. Dat is het motto van de regionale samenwerking binnen de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Dat samenwerking loont, zien we terug in de Regioverkenning die de MRDH eind 2019 presenteerde. De werkloosheid in de metropoolregio is in vier jaar gehalveerd: van 9,4 procent in 2014 naar 4,9 procent in 2018. De verwachting is dat deze daling in elk geval tot en met 2020 doorzet. De groei van de economie in de metropoolregio was 2,6 procent in 2018.

Het is het resultaat van lokaal en regionaal denken en vooral: doen. De OESO had eerder voorgerekend dat regionale samenwerking kansen bood op 2 tot 4% extra groei als de economie zou worden vernieuwd en de bereikbaarheid beter zou worden.

Dat is en blijft de gezamenlijk inzet en deze begroting is daarvoor de financiële onderlegger.

Stedelijke regio's zijn steeds belangrijker voor de welvaart en het welzijn van mensen. Er leven nu 2,3 miljoen inwoners in de metropoolregio en de komende decennia neemt het aantal inwoners fors toe. Mensen die hier willen wonen, werken en recreëren. Nog een reden om regionaal de samenwerking te zoeken.

De verbondenheid van onze regio krijgt ook in fysieke zin steeds meer gestalte. Randstadrail tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam is een bewezen succes en de reizigersaantallen van de Hoekse Lijn lopen ver voor op de verwachtingen. Ook de stappen die zijn gezet in het realiseren van viersporigheid van de spoorlijn Leiden-Dordrecht, geeft uitzicht op betere bereikbaarheid van de metropoolregio. Daarbij hoort ook het realiseren van een betere aansluiting van verschillende vormen van vervoer: auto, openbaar vervoer, fiets en het zoeken naar innovaties in mobiliteit.

Fieldlabs en regionale campussen betekenen een impuls voor de nieuwe economie. In 2021 krijgen zij opnieuw de ruimte. De MRDH werkt aan goede digitale bereikbaarheid als randvoorwaarde voor economische groei. De MRDH faciliteert de gemeenten bij het realiseren van optimale werklocaties want dat is de regionale ambitie voor 2040: het juiste bedrijf op de juiste plek. Slimme combinaties van wonen en werken en het stimuleren van de bereikbaarheid en bekendheid van de groene gebieden in onze regio bieden nieuwe kansen.

Om ambities te realiseren is geld nodig. De MRDH ontvangt hiervoor middelen van het Rijk en de 23 gemeenten. De voorliggende begroting benoemt hoe deze middelen worden ingezet.

Kadernota MRDH begroting 2021

De kaders voor deze begroting zijn opgenomen in de Kadernota MRDH begroting 2021 (Kadernota). U treft deze aan als bijlage.

Het strategische kader wordt net als in de begroting 2020 gevormd door de doelen uit de Strategische Agenda MRDH die het algemeen bestuur op 12 juli 2019 heeft vastgesteld. De programma's in de begroting worden net als in de begroting 2020 gekoppeld aan deze doelen. Vanzelfsprekend wordt daarbij ook aandacht geschonken aan het aansturen van de regionale OV-concessies en het doen van investeringen in de infrastructuur.

De Kadernota voldoet aan de "Kaderbrief begroting 2021 gemeenschappelijke regelingen" (bijlage 2 in de Kadernota). In deze brief zijn namens de colleges van negen MRDH gemeenten de uitgangspunten voor de begroting van de gemeenschappelijke regelingen opgenomen. Het hierin opgenomen indexeringsvoorstel is overgenomen voor de indexering van de inwonerbijdrage economisch vestigingsklimaat. De stijging van 1,5% (stijging van 4 eurocent per inwoner naar € 2,72) stelt de MRDH organisatie in staat om de stijging van de vaste apparaatslasten economisch vestigingsklimaat te dekken (CAO ontwikkeling, huurstijging). Ook de bijdragen aan gemeentelijke projecten kunnen hierdoor op een gelijk investeringsniveau blijven. Enige afwijking op de kaderbrief van de gemeenten betreft de zienswijzeperiode van de begroting. Vanwege de benodigde doorlooptijd en tijdige bestuurlijke behandeling (voor het zomerreces) dient de start en de sluitdatum van de zienswijzeperiode van de MRDH begroting 2021 drie weken naar voren te worden gehaald. De lengte van de zienswijzeperiode als geheel blijft natuurlijk gelijk.

Drie programma's

In de begroting 2021 zijn drie programma's opgenomen. Dat zijn de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het programma Economisch Vestigingsklimaat. In deze programma's wordt aan de hand van de doelstellingen van de strategische agenda steeds antwoord gegeven op drie vragen: Wat willen we bereiken?, Wat gaan we daarvoor doen? en Wat mag dat kosten?.

De eerste twee programma's bevatten de wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer en vormen samen de Vervoersautoriteit. De opgaven binnen deze programma's worden hoofdzakelijk bekostigd uit de BDU-middelen (rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer). Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa, bijlage 2 in de begroting) maakt deel uit van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en geeft inzicht in de middelen die worden ingezet voor het realiseren van infrastructurele projecten.

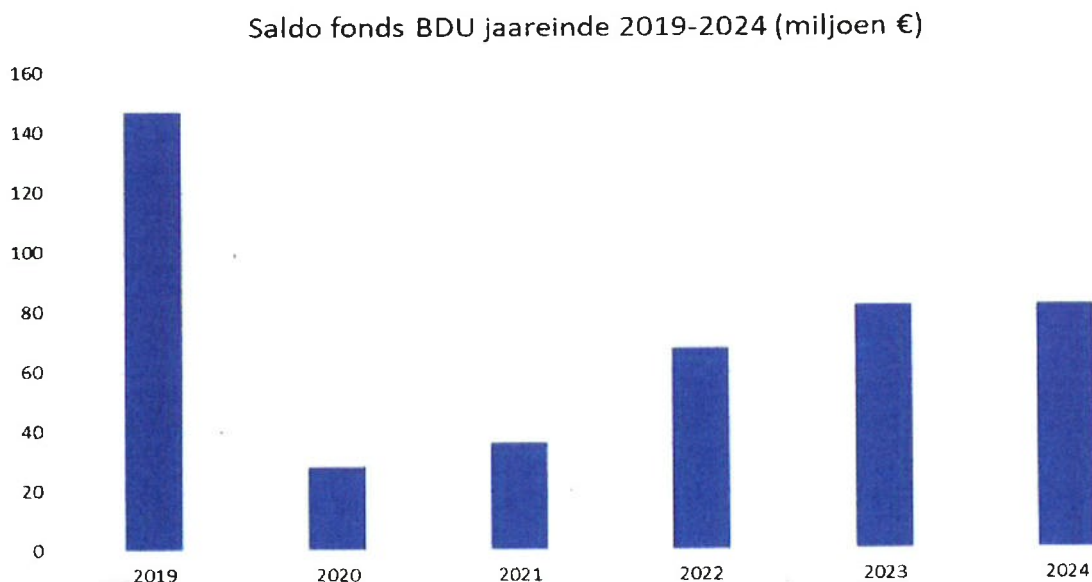
Voor de opgaven voor het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat betalen de 23 aan de MRDH deelnemende gemeenten een bijdrage van € 2,72 per inwoner. Een groot deel van deze middelen wordt beschikbaar gesteld aan de 23 gemeenten voor projecten die bijdragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Ontwikkeling BDU saldo

Net als in de begroting 2020 hanteert de MRDH het uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan onder de voorwaarde dat over een periode van vier jaar het saldo van beschikbare middelen en bestedingen positief is. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor

structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hiervoor hanteert. De wettelijke termijn van overbesteding is daarmee bepaald op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. Een eventueel tekort in 2021 moet dus uiterlijk in 2024 zijn aangezuiverd.

Het meerjarenbeeld van de BDU-middelen voldoet aan de wettelijke kaders, voor het begrotingsjaar 2021 en de daaropvolgende meerjarenbegroting wordt geen tekort verwacht:



Investeringsruimte onder druk

Als gevolg van kortingen op de BDU door voorgaande kabinetten en stijgende kosten van beheer, onderhoud en vervanging van metro, lightrail en tram staat de investeringsruimte van de MRDH onder druk. Bij de huidige jaarlijkse BDU-inkomsten is er onvoldoende ruimte om alle ambities uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid te kunnen realiseren. Ingezet wordt op afspraken met het kabinet om deze problematiek aan te pakken samen met de Vervoerregio Amsterdam, een regio met vergelijkbare bereikbaarheidsopgaven, die net als de MRDH hiervoor BDU-middelen van het rijk ontvangt.

Begroting in een oogopslag

Bij deze Ontwerpbegroting 2021 treft u ook een 'begroting in een oogopslag' aan. In de MRDH gaat veel geld om. Voor 2021 gaat het om zo'n 539 miljoen euro aan inkomsten en uitgaven. Hoe komt de MRDH aan dat geld? En waar wordt het allemaal voor gebruikt? Een korte samenvatting treft u aan in de 'begroting in een oogopslag'.

Vervolgtraject

Samen met de ontvangen zienswijzen wordt deze begroting op 10 juni 2020 besproken door de adviescommissies van de MRDH, bestaande uit de raadsleden van de 23 gemeenten. Op 22 juni 2020 wordt deze begroting samen met de zienswijzen van de gemeenten en de adviezen van de adviescommissies besproken in het dagelijks bestuur. Op 10 juli 2020 vindt behandeling in het algemeen bestuur plaats.

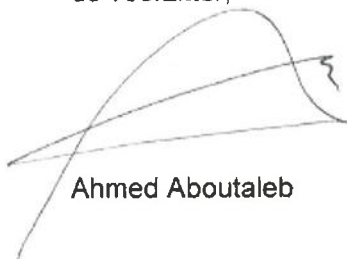
Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

de secretaris,



Wim Hoogendoorn

de voorzitter,



Ahmed Aboutaleb

Ontwerp begroting 2021 en meerjarenbeeld 2022-2024

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Samen aan het werk!

Inhoud

Inleiding	4
Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH	7
Hoofdstuk 2 Begrotingsprogramma's.....	12
2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.....	13
2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	14
2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen	14
2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV.....	15
2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg	16
2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit.....	17
2.1.1.5 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid.....	18
2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer	18
2.1.1.7 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties	18
2.1.2 Wat gaat het kosten?	19
2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	21
2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen	22
2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg	22
2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit.....	22
2.2.1.4 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid.....	23
2.2.2 Wat gaat het kosten?	23
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat	25
2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?	25
2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei.....	25
2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt.....	26
2.3.1.3 Doelstelling: Goede digitale connectiviteit.....	26
2.3.1.4. Doelstelling: Ruimte om te werken.....	27
2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor	27
2.3.1.6 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties	28
2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie	28
2.3.2 Wat gaat het kosten?	29

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting.....	31
3.1 Algemene dekkingsmiddelen.....	31
3.2 Overhead	31
3.3 Vennootschapsbelasting	33
Hoofdstuk 4 Paragrafen.....	35
4.1 Financiering	35
4.2 Verbonden partijen	38
4.3 Weerstandsvermogen en risico's.....	41
4.4 Onderhoud kapitaalgoederen.....	45
4.5 Bedrijfsvoering.....	47
Hoofdstuk 5 Financiële begroting	51
5.1 Overzicht baten en lasten	51
5.2 Overzicht incidentele baten en lasten	52
5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting.....	53
Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2019-2024.....	57
Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente	59
Hoofdstuk 8 Besluit	60
Bijlage 1 Indicatoren	61
Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2021	62

Inleiding

Stedelijke regio's zijn steeds belangrijker voor de welvaart en het welzijn van mensen. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen 2,3 miljoen inwoners en naar verwachting komen er de komende decennia nog eens 400.000 mensen bij. Mensen die op zoek zijn naar een woning en werk in een prettig leefbare omgeving. Overheden, kennisinstellingen en bedrijven in de metropoolregio werken samen aan vernieuwing van de economie en verbeteren van de bereikbaarheid. Dat vergroot de kans op een betere toekomst voor de mensen die hier nu en in de toekomst wonen en werken. Ook de globalisering, digitalisering en de noodzaak te komen tot een duurzame samenleving vragen om een gezamenlijke aanpak.

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van, voor en door 23 gemeenten en heeft als verlengd lokaal bestuur de status van vervoerregio vanuit de Rijksoverheid gekregen. Daarmee heeft de MRDH wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

De verbondenheid van onze regio krijgt ook in fysieke zin steeds meer gestalte. Randstadrail tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam is een bewezen succes en de reizigersaantallen van de Hoekse Lijn lopen ver voor op de verwachtingen. Ook de stappen die zijn gezet in het realiseren van viersporigheid van de spoorlijn Leiden-Dordrecht, geeft uitzicht op betere bereikbaarheid van de metropoolregio. Daarbij hoort ook het realiseren van een betere aansluiting van verschillende vormen van vervoer: auto, openbaar vervoer, fiets en het zoeken naar innovaties in mobiliteit.

Fieldlabs en regionale campussen betekenen een impuls voor de nieuwe economie. In 2021 krijgen zij opnieuw de ruimte. De MRDH werkt aan goede digitale bereikbaarheid als randvoorwaarde voor economische groei. De MRDH faciliteert de gemeenten bij het realiseren van optimale werklocaties want dat is de regionale ambitie voor 2040: het juiste bedrijf op de juiste plek. Slimme combinaties van wonen en werken en het stimuleren van de bereikbaarheid en bekendheid van de groene gebieden in onze regio bieden nieuwe kansen.

Om alle ambities te realiseren is geld nodig. De MRDH ontvangt hiervoor middelen van het Rijk en de 23 gemeenten. De voorliggende begroting benoemt hoe deze middelen worden ingezet. Daarnaast is een overzicht toegevoegd dat in één oogopslag inzicht geeft in de opbouw van de begroting.

Evaluatie MRDH

In de evaluatie van de samenwerking binnen de metropoolregio (2017) is aanbevolen om de strategie te verduidelijken, het besluitvormingsproces van de MRDH te verhelderen en expliciteren, en wat minder, kortere en helderdere stukken te gaan opleveren. Belangrijk aandachtspunt in de evaluatie was een goede positionering van de adviescommissies van raadsleden en de gemeenteraden in verband met de democratische legitimatie. Daartoe is onder meer de rol van adviescommissies verduidelijkt en is de positie van de Rekeningcommissie versterkt. Ook is meegedaan aan het rijkstraject voor verbetering van de Wgr. Medio 2019 heeft het algemeen bestuur na een intensieve periode waarin de concept-strategische agenda interactief tot stand is gekomen en na een zienswijzeperiode de Strategische Agenda 2022 vastgesteld. Deze agenda is opgebouwd vanuit de twee kerntaken van de MRDH: verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat. Vanuit de twee kerntaken worden nu de ruimtelijk-economische opgaven van de

regio benaderd. In 2019 zijn ook de digitale vergadersystemen iBabs en Notubiz in gebruik genomen, om het vergaderen voor bestuurders en raadsleden te vergemakkelijken. Ter afsluiting van de evaluatie heeft het algemeen bestuur eind 2019 een afwegingskader vastgesteld zodat duidelijk is hoe de MRDH om kan gaan met (gemeentelijke verzoeken ten aanzien van) bestuurlijke tafels en -initiatieven om thema's te ondersteunen/faciliteren die strikt genomen geen kerntaak zijn, maar wel samenhangen met de twee kerntaken en de strategische agenda MRDH, gelet op de maatschappelijke opgaven. Medio 2021 zal de stuurgroep follow-up evaluatie een voorstel doen hoe voor eind 2021 de volgende evaluatie te doorlopen, ruim voor de raadsverkiezingen in 2022.

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 2021 vervult zo ook de functie van Werkplan.

Kadernota MRDH begroting 2021

Op 6 maart 2020 heeft het algemeen bestuur de Kadernota MRDH begroting 2021 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 2021 € 2,72. De Begroting 2021 gebruikt de doelstellingen uit de Strategische Agenda als strategisch kader.

In de begroting 2021 zijn drie programma's opgenomen waarin de doelstellingen zijn uitgewerkt door het beantwoorden van drie vragen: *Wat willen we bereiken?*, *Wat gaan we daarvoor doen?* en *Wat mag dat kosten?*. Dat zijn de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het programma Economisch Vestigingsklimaat. De eerste twee programma's bevatten de wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

Leeswijzer

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

Hoofdstuk 5 bevat de verdere uitwerking van de financiële begroting en geeft een financiële samenvatting van de baten en lasten vanuit de programma's, de maar vanuit de twee kerntaken van de MRDH: economisch vestigingsklimaat en bereikbaarheid. Vanuit de twee kerntaken worden nu de ruimtelijk-economische opgaven van de regio benaderd., overhead en onvoorzien.

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

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

Hoofdstuk 4 bevat het laatste onderdeel van de beleidsbegroting, de paragrafen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op financiering, verbonden partijen, weerstandsvermogen en risico's, onderhoud kapitaalgoederen en bedrijfsvoering.

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

Hoofdstuk 6 bevat de staat van reserves en fondsen 2019-2024.

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

Medio 2019 heeft de MRDH de gezamenlijke strategische agenda vastgesteld. Daarin wordt ingezet op:

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

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

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

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

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

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 is er in 2021 nog een specifieke rijksbijdrage voor de no regret maatregelen CID Binckhorst.

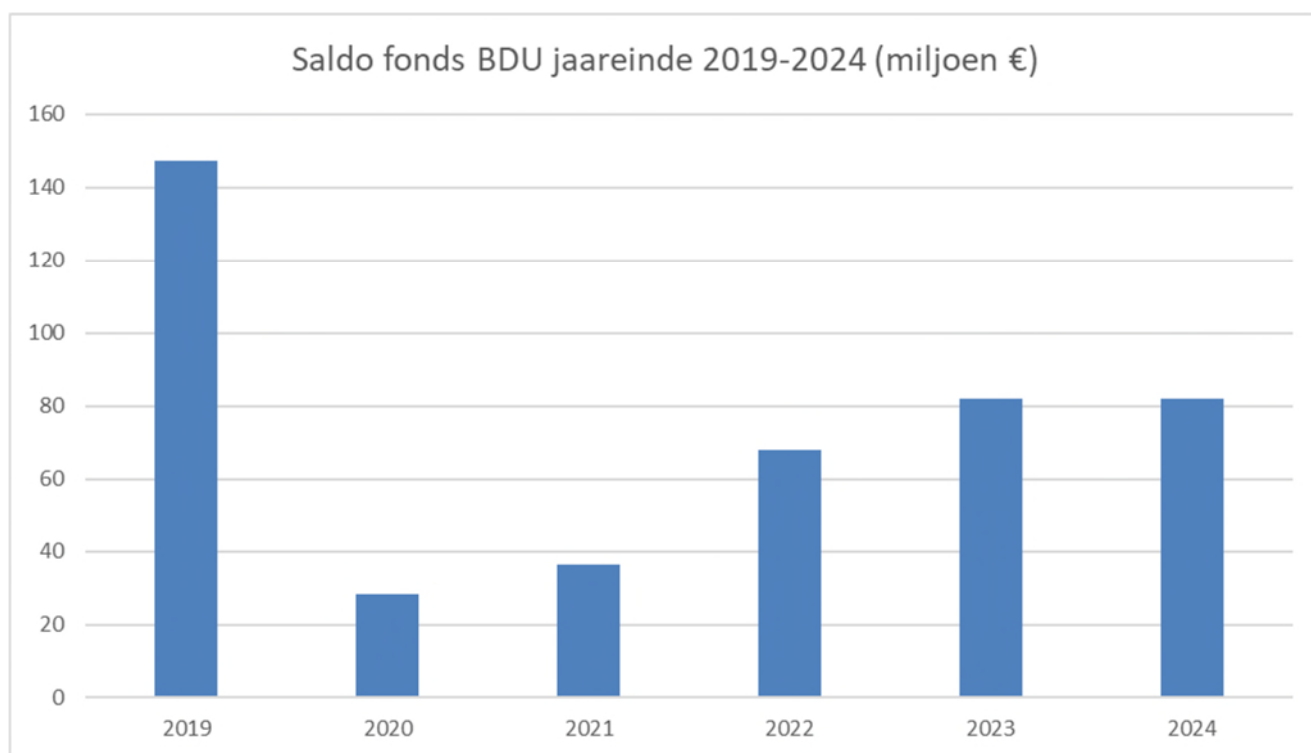
Als gevolg van kortingen op de BDU door voorgaande kabinetten en stijgende kosten van beheer, onderhoud en vervanging van metro, lightrail en tram staat de investeringsruimte van de MRDH

onder druk. Samen met de Vervoerregio Amsterdam wordt ingezet op afspraken met het kabinet om deze problematiek aan te pakken.

Overbesteding

Net als in de begroting 2020 hanteert de MRDH het uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan onder de voorwaarde dat over een periode van vier jaar het saldo van beschikbare middelen en bestedingen positief is. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hiervoor hanteert. De wettelijke termijn van overbesteding is daarmee bepaald op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. Een eventueel tekort in 2021 moet dus uiterlijk in 2024 zijn aangezuiverd.

Het meerjarenbeeld van de BDU-middelen voldoet aan de wettelijke kaders, voor het begrotingsjaar 2021 en de daaropvolgende meerjarenbegroting wordt geen tekort verwacht:



Voor de gespecificeerde meerjarenraming wordt verwezen naar de staat van reserves en fondsen (hoofdstuk 6).

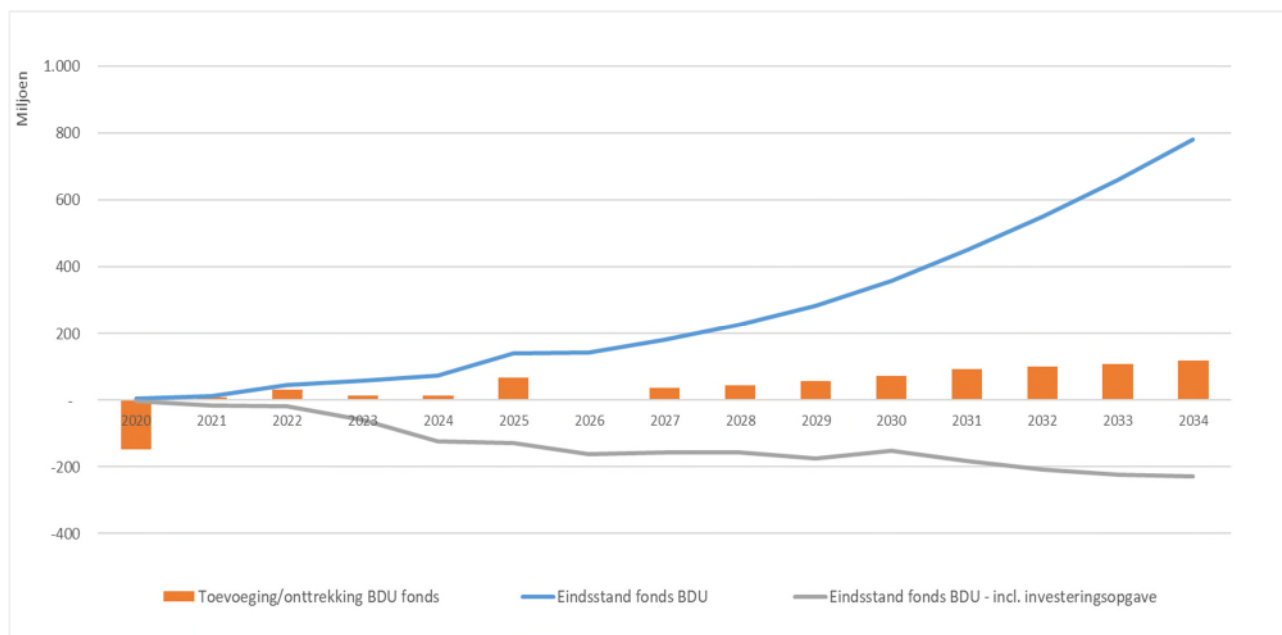
Meerjarenbeeld

In de bestuurscommissie van 5 februari 2020 is besloten om met ingang van het begrotingsjaar 2021, het financieel meerjarenbeeld BDU als instrument ter ondersteuning bij het nemen van investeringsbeslissingen op te nemen in de begroting van de MRDH. Het financieel meerjarenbeeld BDU geeft inzicht in de match tussen de inhoudelijke opgave en de beschikbare middelen en is daarmee een belangrijk instrument ter ondersteuning bij het nemen van investeringsbeslissingen.

Voor het financieel meerjarenbeeld BDU zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de vastgestelde begroting MRDH dient als basis;
- het gehanteerde prijspeil is begrotingsjaar t-1;
- er wordt uitgegaan van gelijkblijvende BDU-inkomsten;
- de toekomstige indexeringen worden neutraal opgenomen aan zowel baten- als lastenkant;
- de aanname van de reizigersgroei is tot en met 2026 3% per jaar en daarna 2% per jaar;
- er worden geen reserveringen opgenomen voor risico's;
- de toekomstige investeringsopgave is conform de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB).

Het financieel meerjarenbeeld BDU 2020-2034 ziet er als volgt uit:



Het bovenstaande beeld laat zien dat er investeringsruimte is, maar dat deze onvoldoende is om alle ambities uit de UAB te kunnen realiseren.

Het gaat dan onder meer om de volgende onderwerpen die forse investeringen vergen in de komende 15 jaar:

- Oude Lijn (4 sporigheid) en stations in relatie tot de verstedelijkingsopgave (bijlage 2, IPVa 4.1.3)
- Ontwikkeling van de Koningscorridor en de Leyenburgcorridor naar volwaardige en hoogfrequente lightrailverbindingen (bijlage 2, IPVa 4.1.1)
- Tram 2024 (bijlage 2, IPVa 3.2)
- Versnelling Tram Rotterdam (bijlage 2 IPVa 4.1.2)
- Verhoging capaciteit metronet Rotterdam (bijlage 2, IPVa 4.1.2)
- Realisatie van het complete netwerk Metropolitane fietsroutes van 250 kilometer (bijlage 2, IPVa 3.4).

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit

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

Voor kleine projecten wordt in 2021 een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van het programma kleine projecten wordt in het voorjaar van 2020 in samenspraak met de gemeenten uitgewerkt, gericht op vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2020.

Programma Economisch Vestigingsklimaat

De opgaven van het programma Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd uit een door de MRDH-deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner. Deze inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van kaderstelling vanuit de gemeenten. Voor het begrotingsjaar 2021 bedraagt de inwonerbijdrage € 2,72 per inwoner. Een groot deel van deze bijdrage wordt ingezet voor cofinanciering aan gemeentelijke projecten. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 de bevoegdheid om (binnen de begroting) financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de realisering van de ambities uit het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Overhead

Conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording worden binnen de programma's 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. De verdeelsleutel voor de overhead wijzigt niet ten opzichte van de Begroting 2020. Voor de verdeling van de salariskosten van de medewerkers van de stafbureaus en de overige bedrijfsvoeringskosten geldt een verdeelsleutel van 20% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% BDU. De doorbelasting van de centrale directiefunctie blijft bepaald op 50% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat / 50% BDU.

De Begroting 2021 kent een omvang (lasten) van € 537,8 miljoen. Ter vergelijking is de geraamde realisatie over 2019 en een actuele raming over 2020 opgenomen (bestaande uit de vastgestelde begroting 2020 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2020 ter besluitvorming zullen worden voorgelegd). Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2021 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	409.569.599	433.342.092	417.477.673	415.537.145	408.206.102	398.054.639
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	340.710.465	270.627.356	108.606.763	89.570.008	119.634.274	137.808.379
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.148.601	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
Overhead	6.841.115	6.552.567	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	762.269.780	715.458.733	537.812.801	516.835.518	539.568.741	547.591.382
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	416.952.856	440.758.931	418.951.965	415.537.145	408.206.102	398.054.639
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	340.710.465	270.627.356	108.606.763	89.570.008	119.634.274	137.808.379
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.866.927	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.401.420	6.509.463	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818
Totaal	768.931.668	722.832.468	539.287.093	516.835.518	539.568.741	547.591.382
Resultaat voor reservemutaties	6.661.888	7.373.735	1.474.292	0	0	0
Onttrekking aan reserves	721.369	43.104	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-7.383.257	-7.416.839	-1.474.292	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

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

Hoofdstuk 2 Begrotingsprogramma's

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

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

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

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

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

In de afgelopen jaren is veel energie gestoken in de beleidsstrategie: het opstellen van de UAB zelf en vervolgens de uitwerking in diverse beleidsthema's, zoals de Kadernota OV of de P+R-visie. Het UAB-programma is begin 2019 geactualiseerd en in 2019 en 2020 zijn deelprogramma's, projecten en nieuwe studies gestart. Onder meer de deelprogramma's voor OV-ontwikkeling Rotterdam, Den Haag en de Oude Lijn, steeds in relatie tot verstedelijking. Ook de Strategie Werklocaties leidt deels tot nieuwe aandachtspunten in de bereikbaarheid van economische locaties. Via deze werkwijze leiden de beleidsdoelen tot uitvoeringsprogramma's en uiteindelijke resultaten in de regio. Mobiliteit is immers geen doel op zich, maar ondersteunend aan de overige ambities, die ook zichtbaar zijn in de Strategische Agenda. De centrale opgave in 2021 is het realiseren van het uitvoeringsprogramma UAB.

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

Binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer wordt er gewerkt aan zeven doelstellingen:

1. *Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen*
2. *Verbetering kwaliteit en efficiency OV*
3. *Betrouwbaar op weg*
4. *Versnellen van innovatie in mobiliteit*
5. *Vergroten verkeersveiligheid*
6. *Minder CO2-uitstoot bij verkeer*
7. *Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties*

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

2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Inzet is om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit.

De versterking van de agglomeratiekracht blijft de centrale opgave. De metropoolregio moet meer als één stedelijke regio gaan functioneren en de toplocaties en banen moeten beter bereikbaar worden. De opgave van verstedelijking (240.000 extra woningen voor 2040), binnenstedelijk langs de centrale as met de Verstedelijkingsalliantie, in de suburbane gebieden met de Alliantie Middengebied én in de meer landelijke gebieden hangt samen met een schaa sprong in het OV vanaf 2025.

Door een sterke groei van het gebruik van het metropolitane OV, sinds 2013 met gemiddeld 3% per jaar en op sommige plekken zelfs met 10% per jaar, ontstaan er meer en eerder dan verwacht capaciteitsknelpunten. Tegelijk is een meerjarige groei van het OV van 3% nodig om alle inwoners in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien, want de mobiliteitsgroei over de weg is beperkt mogelijk. Dit noopt tot een nieuwe groeistrategie voor het metropolitane OV, die doorwerkt in maatregelen zowel op de korte, middellange als de lange termijn. Ook de koppeling van OV met fiets is daarbij een cruciale opgave.

Ketenmobiliteit betekent dat reizigers tijdens een reis makkelijk de fiets, auto en OV kunnen combineren. De gehele metropoolregio kent 56 knooppunten die cruciaal zijn in de reis van elke inwoner. In 2025 is de ambitie om op 90% van de knopen een 7,5 te scoren.

Om woongebieden te verbinden met de locaties in de regio waar veel mensen werken en bedrijven gevestigd zijn is de ambitie om 90 km (van totaal 250 km) aan verbeterde, vernieuwde hoogwaardige fietsroutes aan te leggen in de periode 2019-2023.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Programmamanagement uitvoeren ten behoeve van het verbeteren van de kwaliteit van OV-knooppunten (OV, fiets en ketenmobiliteit);
- Studies doen voor uitbreiding R-Net, onder meer op de corridor Ridderkerk-Rotterdam.
- Verkenning uitvoeren naar een regionale (OV-)bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District / Binckhorst (CID/Den Haag)
- Verkenning uitvoeren naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief A16, Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel.
- Continueren van de OV-ontwikkelstrategie Zoetermeer-Rotterdam.
- Verkenning uitvoeren naar de ontwikkeling van de lijn Leiden/Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur, knooppunten).
- Planstudie uitvoeren ten behoeve van het vervangen van de laatste oude trams in de regio Den Haag door trams aan te schaffen met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.
- Opleveren van een verkenning en het starten van een planstudie voor de Koningscorridor en Leyenburgcorridor in Den Haag.
- Opleveren van de verkenning en het starten van een planstudie voor het vergroten van de capaciteit van het metronet in de regio Rotterdam, alsmede een plan voor ander tramnet.
- Programmamanagement uitvoeren ten behoeve van de realisatie van de metropolitane fietsroutes, waaronder het verkennen van een tweede tranche metropolitane fietsroutes.
- Bijdragen aan opstellen van het programma Korte Termijn Aanpak 2022 in kader van het MIRT gebiedsprogramma MoVe.
- Voortgang bewaken van de uitvoering van het implementatieplan van de gegunde (vervoerder(s)) voor het Personenvervoer over Water.

2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

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

Contractbeheer OV concessies (assets, exploitatie en sociale veiligheid)

Als concessieverlener van het openbaar vervoer sturen we de vervoerder aan (op afstand) op het realiseren van openbaar vervoer op het gewenste en vooraf overeengekomen kwaliteitsniveau. We maken daarbij onderscheid in drie verschillende contracten, allen met een vooraf overeengekomen wijze (en grootte) van financiering, risicoverdeling en 'prestatie-indicatoren' en daarbij behorende

normen. De contracten met de vervoerders zijn langlopende contracten, variërend met een looptijd tussen de 10 en 15 jaar en betreffen zowel het bus- als railvervoer en de parkshuttle.

Met het uitvoeren van het concessiebeheer beogen we:

- hoogwaardig en efficiënt openbaar (rail en bus) vervoer in de MRDH, 365 dagen per jaar;
- Een tevreden reiziger met een klantenwaardering van gemiddeld 7,8;
- beperkte rituitval (< 1%);
- dat onze infrastructuur zo weinig mogelijk verstoringen ondervindt, dit tegen geoptimaliseerde uitgaven voor onderhoud.
- dat het aantal OV reizigers gemiddeld met 3% per jaar groeit, waarbij het aanbod min of meer gelijk blijft, wat een hogere bezettingsgraad tot gevolg heeft.

Programma SMARD (Slimme MobiliteitsAanpak Rotterdam Den Haag)

Met slimme maatregelen worden huidige knelpunten (tijdens de spits) in het OV opgelost en wordt bijgedragen aan het voorkomen van dreigende nieuwe knelpunten. Dit uit zich in een set aan maatregelen die met beperkte investeringen kunnen worden ingevoerd en een snel (meetbaar) effect hebben. Het kan daarbij gaan om zowel maatregelen aan de aanbod- als aan de vraagkant, in het bijzonder op het stimuleren van aanpassing van reisgedrag.

Projecten versnelling OV

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Samen met de gemeenten enkele lokale maatwerk initiatieven ('Mmmmove!') op het gebied van openbaar vervoer ontwikkelen en realiseren.
- Het tarievenbeleid vernieuwen om reizigers gericht gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.
- Studie uitvoeren naar het variëren in techniekvormen binnen het OV, zoals een mogelijke introductie van Bus Rapid transit systemen in de MRDH (bijvoorbeeld op het tracé Rotterdam-Maastunnel, Zoetermeer-Rotterdam al dan niet vooruitlopend op een nieuwe invulling).
- Programmamanagement uitvoeren ten behoeve van het InnOVatiefonds.
- Samen met vervoerders innovaties starten op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.
- Een pakket van maatregelen uitvoeren (SMARD) op tenminste 3 delen van het netwerk waarmee voorkomen wordt dat de aanhoudende reizigersgroei ertoe leidt dat reizigers niet meer mee kunnen, waaronder herinrichten van metrostellen en een scholen- en werkgeversaanpak, gericht op stimuleren reisgedrag buiten de spits

2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk is voor de metropoolregio een must. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Daarnaast moeten de wegen voldoen aan de doorstromings- en betrouwbaarheidseisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, waarbij we in

2025 een betrouwbaarheid van reistijd van 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet willen bereiken.

Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk, niet op de laatste plaats om de klimaatdoelen te realiseren (CO₂-reductie), maar ook om de leefkwaliteit te verbeteren en de stedelijke, suburbane en meer landelijke gebieden aantrekkelijk te maken als centra voor economische vernieuwing. Dat brengt onder andere de vraag met zich mee hoe om te gaan met voorspelde capaciteitsknelpunten op het hoofdwegennet. Meer asfalt is niet meer de vanzelfsprekende oplossing.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Afspraken maken met betrokken partijen over uit te voeren maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn naar aanleiding van de afgeronde gebiedsuitwerking Voorne-Putten en vervolgstudies. Maatregelen hebben betrekking op het auto-, fiets en OV netwerk.
- Afspraken maken met betrokken partijen over uit te voeren maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn naar aanleiding van de afgeronde gebiedsuitwerking Greenportcorridor 3.0 Westland en vervolgstudies. Maatregelen hebben betrekking op het auto-, fiets- en OV netwerk.
- De uitwerking van de visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn. Deze uitwerking betreft maatregelen die nodig zijn om een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen, waardoor grote investeringen in het wegennet worden voorkomen, met behoud van de doelen en eisen uit de UAB.
- We werken samen met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.
- Het innovatieve verkeersmanagement via Bereik! wordt doorgezet met gebruik van nieuw instrumentarium, zoals intelligente verkeerslichten en InCar-informatie.
- Met betrokken wegbeheerders, vervoerders en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid uitvoering geven aan bereikbaarheidsmaatregelen inzake de aanpak van hun grote onderhoudsopgave in de Metropoolregio.

2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Nieuwe technologie kan toekomstige ontwikkelingen en vervoerssystemen efficiënter, rendabeler en duurzamer maken.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Bevorderen van nieuwe informatietechnieken en data voor het benutten van bestaande infrastructuur (platooning, intelligente verkeerslichten, gerichte reisinformatie).
- Inzet van slimmere verkeerslichtensystemen auto's, fiets, OV en vracht, met bijbehorende gezamenlijke prioritering.
- Data inwinning (parkeren, snelheden, reisinfo) op orde krijgen en houden (digitaliseringsopgave).
- Slim en beter benutten van de bestaande infrastructuur door het stimuleren van bewustwording en blijvende gedragsverandering.
- Monitoring van UAB projecten en bijbehorende topeisen.
- Wegnemen van belemmeringen en bundeling initiatieven op kennis delen en schaalvoordelen behalen waaronder Krachtenbundeling Smart Mobility;

- Financiering en/of organisatorische ondersteuning van innovatietrajecten mobiliteit, zoals automatisch rijden en varen (RADD/RAS), innovatieprogramma's bij OV-bedrijven.
- Het programma "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM) evalueren met advies over vervolgaanpak.
- Evaluatie "Mobility as a service" Rotterdam The Hague Airport (RTHA).

2.1.1.5 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

De MRDH-samenwerking streeft naar nul verkeersslachtoffers. Het aantal verkeersslachtoffers neemt echter weer toe. Naast de lopende educatieprojecten is inzet op verbetering van de handhaving en een nieuw investeringsprogramma noodzakelijk. Tevens wordt er landelijk een ontwikkeling gemaakt in het denken rondom verkeersveiligheid: van reactief naar (ook) risicogestuurd. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) speelt hierin een grote rol en is een belangrijke leidraad voor de verkeersveiligheidsinspanningen van de MRDH.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Programmamanagement regionaal uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
- De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risicogestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.
- Coördinatie van de uitvoering van verkeerseducatie in de regio. Nieuwe afspraken maken over takenpakket ROV Zuid-Holland.
- Bevorderen dat verkeershandhaving meer en structurele aandacht krijgt van de politie, het Openbaar Ministerie en gemeenten.
- Bijdragen aan de uitvoering van de ambities van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" waaronder het voortzetten van de MRDH brede aanpak voor verkeerseducatie.

2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer

Het terugbrengen van de CO2-uitstoot is een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. In 2025 moet de CO2-uitstoot door verkeer 30% lager zijn dan in 2016. Dit vraagt om een brede waaier aan maatregelen van het Rijk, de regio en gemeenten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Programmamanagement ten behoeve van het uitvoeren van het regionaal programma duurzame mobiliteit.
- We faciliteren de transitie naar zero emissie busvervoer, zodat voor 2030 alle bussen 100% emissievrij zijn.
- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het programma duurzame mobiliteit.

2.1.1.7 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties

We willen bijdragen aan de gebalanceerde ontwikkeling van woon-en werklocaties nabij het OV. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH

graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling en werklocaties.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per locatie van de Verstedelijkingsalliantie en voor OV-locaties langs de Hoekse Lijn en in het Middengebied, Nissewaard en Capelle aan den IJssel.
- Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, biedt de MRDH dezelfde ondersteuning aan als aan de hiervoor genoemde locaties.
- Adviseren over bereikbaarheid en mogelijkheden van mobiliteitstransitie (deelsystemen, parkeernormen, verdichten bij OV-haltes e.d.) voor bovengenoemde locaties.

2.1.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten:						
<i>Beleid en programmering</i>						
Verkeer	4.674.172	5.329.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000
Openbaar vervoer	4.693.137	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000
Subtotaal Beleid en programmering	9.367.309	10.629.000	10.600.000	10.600.000	10.600.000	10.600.000
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>						
Concessies	189.623.801	203.971.477	194.613.534	192.821.445	186.741.806	177.148.590
Beheer en onderhoud infra	193.628.560	202.654.060	197.591.984	198.608.736	198.276.616	198.435.895
Subtotaal Exploitatie OV	383.252.361	406.625.537	392.205.519	391.430.181	385.018.422	375.584.485
<i>Apparaatslasten</i>						
Directe kosten personeel	2.141.653	2.947.028	3.043.154	3.043.154	3.043.154	3.043.154
Subtotaal Apparaatslasten	2.141.653	2.947.028	3.043.154	3.043.154	3.043.154	3.043.154
<i>Financiering</i>						
Rente	14.808.277	13.140.527	11.629.000	10.463.810	9.544.526	8.827.000
Subtotaal Financiering	14.808.277	13.140.527	11.629.000	10.463.810	9.544.526	8.827.000
Totaal lasten	409.569.599	433.342.092	417.477.673	415.537.145	408.206.102	398.054.639
Baten:						
Onttrekking fonds BDU/ mobiliteitsfonds	387.870.628	413.991.386	394.310.495	392.762.825	386.997.987	378.134.751
Rente	14.835.583	13.140.527	11.629.000	10.463.810	9.544.526	8.827.000
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.383.257	7.416.839	6.802.291	6.100.332	5.453.410	4.882.709
Overige inkomsten	6.863.389	6.210.179	6.210.179	6.210.179	6.210.179	6.210.179
Totaal baten	416.952.856	440.758.931	418.951.965	415.537.145	408.206.102	398.054.639
Resultaat voor reservemutaties	7.383.257	7.416.839	1.474.292	0	0	0
Toevoeging risicoreserve financiering	-7.383.257	-7.416.839	-1.474.292	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Toelichting financiën

Onderstaand volgt een nadere specificatie van de onderdelen Concessies en beheer en onderhoud (miljoen €):

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Concessie RET Rail	€ 43,3	€ 49,9	€ 39,6	€ 37,4	€ 37,6	€ 32,9
Concessie HTM Rail	€ 60,9	€ 64,9	€ 65,9	€ 66,4	€ 60,9	€ 55,7
Concessie Bus Rotterdam e.o.	€ 32,4	€ 34,4	€ 33,3	€ 33,1	€ 32,3	€ 32,2
Concessie Haaglanden Stad	€ 10,7	€ 16,7	€ 16,7	€ 16,7	€ 16,7	€ 16,7
Concessie Haaglanden streek	€ 19,8	€ 19,0	€ 19,4	€ 19,5	€ 19,6	€ 19,7
Concessie Voorne Putten Rozenburg	€ 9,6	€ 9,8	€ 9,8	€ 9,8	€ 9,8	€ 9,8
Overige contracten	€ 12,8	€ 9,2	€ 10,0	€ 9,9	€ 9,9	€ 10,2
Totaal exploitatie openbaar vervoer - Concessies	€ 189,6	€ 204,0	€ 194,6	€ 192,8	€ 186,7	€ 177,1
Beheer en onderhoud Infrastructuur RET	€ 137,2	€ 136,8	€ 129,2	€ 127,6	€ 127,7	€ 127,7
Beheer en onderhoud Infrastructuur HTM	€ 56,3	€ 60,6	€ 57,9	€ 58,6	€ 60,1	€ 60,3
Overige kosten beheer en onderhoud Infrastructuur	€ 0,1	€ 5,3	€ 10,4	€ 12,4	€ 10,5	€ 10,5
Totaal exploitatie openbaar vervoer - Beheer en onderhoud infra	€ 193,6	€ 202,7	€ 197,6	€ 198,6	€ 198,3	€ 198,4

Exploitatie openbaar vervoer - Concessies

De exploitatie subsidie voor 2021 ligt op een lager niveau dan in 2020. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de toename van de taakstellende reizigersopbrengsten bij RET waardoor de subsidie van de MRDH lager kan worden. Tevens worden de kapitaallasten enerzijds lager omdat de rentekosten over het materieel lager worden in verband met de afschrijving op de voertuigen. Anderzijds worden vanaf 2023 hogere kapitaallasten verwacht in verband met de noodzakelijke uitbreiding van het voertuigenbestand.

Exploitatie openbaar vervoer - Beheer en onderhoud infra

In 2021 zal de vergoeding voor beheer en onderhoud afnemen ten opzichte van de begroting 2020 met € 5 miljoen. De verwachting is dat deze kosten in de komende jaren op een stabiel niveau blijven liggen. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door afnemende kapitaallasten van het geactiveerde vervangingsonderhoud per 31 december 2016. Anderzijds verwachten we een grotere belasting van het spoor in verband met te verwachten uitbreidingen van de dienstregeling veroorzaakt door hogere reizigers aantallen.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De stijging van het budget in 2021 ten opzichte van de begroting 2020 is het gevolg van verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Rente en marktconformiteits-opslag OV- bedrijven

De verantwoorde rente en marktconformiteits-opslag OV- bedrijven betreft de financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET en de financiering van bussen en laadinfrastructuur aan vervoerders op grond van de Verordening Bussenleningen. Tot en met 2021 wordt (een deel van de) marktconformiteitsopslag nog toegevoegd aan de risicoreserve financiering, totdat deze reserve op het minimale niveau van € 27 miljoen is. Vanaf 2022 is de gehele marktconformiteitsopslag beschikbaar als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

Overige inkomsten

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

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

De MRDH zet in op het zo efficiënt en effectief mogelijk benutten van de beschikbare investeringsmiddelen. Concreet betekent dit dat we keuzes moeten maken c.q. prioriteiten moeten stellen, terwijl daarnaast naar nieuwe en/of alternatieve financieringsvormen gezocht dient te worden. In het realiseren van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Gemeenten, provincie, waterschappen, Rijkswaterstaat en ProRail zijn de beherende partijen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een belangrijke partner in de realisatie van projecten als co-financier en in het ontwikkelen van nieuwe financierings-/bekostigingsmethoden. Afspraken over de rijksbijdragen aan infrastructuur worden jaarlijks gemaakt in het Bestuurlijke Overleg MIRT (BO MIRT).

Hoofdpunten IPVa

In het IPVa 2021 zijn alle infrastructuurprojecten en maatregelen samengebracht waaraan de MRDH een financiële bijdrage levert of gaat leveren. Het IPVa is opgesteld op basis van aanmeldingen van gemeenten en regiobrede programma's voor bijvoorbeeld (metropolitane) fietsroutes, fietsparkeren, HWN/OWN.

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

Voor de kleine projecten is in 2021 € 30 miljoen beschikbaar. Daarvoor is reeds voor circa € 3,5 miljoen aangemeld. In het late voorjaar van 2020 wordt de gemeenten verzocht om nieuwe aanmeldingen voor 2021 te doen, welke na toetsing ter goedkeuring aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden voorgelegd. De besluitvorming op die aanmeldingen is gepland voor december 2020.

In 2020 en 2021 worden verkenningen en planstudies uitgevoerd, die na afronding van een fase worden voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Indien een planstudie leidt tot een positief advies om door te zetten naar de uitwerkingsfase, dan wordt daar een onderbouwd voorstel voor gemaakt: op basis van beschikbaar budget, cofinanciering, planning van voorbereiding en uitvoering, etc.

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

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

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

2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Inzet is om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit. De MRDH investeert daarvoor in het verhogen van de snelheid en de frequentie van het openbaar vervoer, het uitbreiden van de vervoerscapaciteit, de kwaliteitsverbetering van knooppunten en het realiseren van hoogwaardige fietsinfrastructuur.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Het realiseren van tramlijn 19B naar de TU Delft.
- De verhoging van de capaciteit van RandstadRail tussen Den Haag Centraal en Leidschenvveen en het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid is in uitvoering.
- Het uitvoeren van de verlenging van de Hoekse Lijn tot het strand.
- Het uitvoeren van de frequentieverhoging van het samenloopdeel RandstadRail
- De reconstructie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam) is in uitvoering.
- Realiseren van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam.
- Realisatie haltevoorzieningen, fietsvoorzieningen, aanpassingen kruisingen en doorstromingsmaatregelen R-net lijnen 403, 404, 456, 455, 170 en 173.
- Uitvoering kwaliteitsverbetering minimaal 5 OV knooppunten.
- Fiets- en voetgangerstunnel station Delft Campus is gereed.
- Het verbeteren van het comfort en de veiligheid van het Basisnet fiets;
- Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolaan Fietsrouten netwerk, te beginnen met de routes Greenport Westland-Rotterdam, Den Haag-Pijnacker, Zoetermeer-Rotterdam, Delft-Rotterdam Alexander en Voorne-Putten.

2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk realiseren.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Realisatie intelligente Verkeersregelininstallaties (iVRI's)
- De reconstructie IJsselmondseknoop realiseren.
- Financieel bijdragen aan de Korte Termijn Aanpak van het gebiedsprogramma MoVe, waaronder maatregelen op de Algeracorrider, op Voorne-Putten en in Westland.

2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Nieuwe technologie kan toekomstige ontwikkelingen en vervoerssystemen efficiënter, rendabeler en duurzamer maken.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- realiseren van enkele aangewezen automatisch vervoer-projecten (AVLM) o.b.v. een technisch en financieel haalbaar plan, zoals de shuttle bij Leidsenhage, in Zoetermeer en Rotterdam The Hague Airport.
- Na Rotterdam The Hague Airport uitrollen van Mobility As A Service (MAAS) naar andere deelgebieden.
- Deelmobiliteit uitrollen als verbetering van de "last mile" naar woon- en werkgebieden.

2.2.1.4 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

De MRDH-samenwerking streeft naar nul verkeersslachtoffers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Uitvoeren van het regionaal uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
- Inzetten van verkeersleerkrachten op basisscholen in de regio.
- Inzetten van verkeerseducatiepakketten Totally Traffic, SchoolopSeef en dodehoek-lessen.

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten:						
<i>Projectkosten Verkeer</i>						
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	231.629.402	127.135.711	47.025.916	47.826.904	78.133.110	90.895.071
- Fiets- en ketenmobiliteit	17.836.486	35.631.316	19.741.059	11.941.672	9.591.417	9.656.750
- Verkeersveiligheid	9.685.892	15.323.512	12.606.848	6.073.977	7.756.750	6.949.583
Subtotaal Verkeer	259.151.780	178.090.540	79.373.824	65.842.553	95.481.277	107.501.404
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>						
- Netwerk openbaar vervoer	79.907.030	91.233.080	27.886.693	22.381.208	22.806.750	28.960.727
Subtotaal Openbaar vervoer	79.907.030	91.233.080	27.886.693	22.381.208	22.806.750	28.960.727
<i>Apparaatslasten</i>						
- Directe kosten personeel	1.651.655	1.303.737	1.346.247	1.346.247	1.346.247	1.346.247
Subtotaal Apparaatslasten	1.651.655	1.303.737	1.346.247	1.346.247	1.346.247	1.346.247
Totaal lasten	340.710.465	270.627.356	108.606.763	89.570.008	119.634.274	137.808.379
Baten:						
Onttrekking fonds BDU/ mobiliteitsfonds	215.322.186	224.300.423	108.606.763	89.570.008	119.634.274	137.808.379
Overige inkomsten	125.388.279	46.326.934	0	0	0	0
Totaal baten	340.710.465	270.627.356	108.606.763	89.570.008	119.634.274	137.808.379
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Toelichting financiën

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

Verkeersmanagement en wegenstructuur

In 2020 wordt ruim € 80 mln. besteed aan de realisatie van de Rotterdamsebaan in de vorm een MRDH bijdrage en rijksbijdrage. Verder zal tijdens de begrotingsperiode worden gewerkt aan de realisatie van de no regret maatregelen CID Binckhorst. Hiervoor is € 59 mln. (rijksbijdrage en MRDH bijdrage) opgenomen gedurende 2020-2024. Daarnaast is in de periode 2020 t/m 2022 een reservering getroffen voor de Korte Termijn Aanpak van € 30 mln. (€ 10 mln. per jaar). Tevens is € 14 mln. opgenomen voor de uitvoering van het in 2019 gestarte programma Automatisch Vervoer Last Mile (AVLM).

Fiets- en ketenmobiliteit

In 2020 zal het fietsviaduct A4 bij Ypenburg worden opgeleverd. Daarnaast wordt in 2020 gestart met de uitvoering van het programma metropolitane fietsroutes. In december 2019 is in de BCVa besloten om € 20 mln. te reserveren voor de huidige begrotingsperiode voor dit programma.

Verkeersveiligheid

De begrotingen vanaf 2022 zijn nagenoeg nog niet gevuld met concrete projecten maar bevat de indicatieve raming vanuit het subsidieplafond kleine projecten. De relatief hogere begrotingen tot en met 2021 bevatten de nog lopende subsidieverleningen en de nieuwe aanmeldingen

OV netwerk

In de jaren 2020 t/m 2021 staat de realisatie gepland voor o.a de Hoekse Lijn (ruim € 41 mln.), Sebastiaansbrug, lijn 19, lijn 1, frequentieverhoging E-lijn, Samenloopdeel RandstadRail, aanpassing treinsporen station Schiedam i.v.m. viersporigheid en Hart van Zuid.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De stijging van het budget in 2021 ten opzichte van de begroting 2020 is het gevolg van verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Overige inkomsten

In 2020 ontvangt de MRDH de laatste rijksbijdrage voor de Rotterdamsebaan. Tevens leveren de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland in 2020 nog een bijdrage aan de realisatie van de Sebastiaansbrug.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs de doelstellingen voor het vernieuwen van de economie uit de strategische agenda. De doelen geven invulling aan de vragen *Wat willen we bereiken?* Per doelstelling staat beschreven *Wat gaan we daarvoor doen?* Vanuit het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt gewerkt aan de volgende zeven doelstellingen:

1. *Stimuleren van innovatie en economische groei*
2. *Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt*
3. *Goede digitale connectiviteit*
4. *Ruimte om te werken*
5. *Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor*
6. *Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties*
7. *Meer regionale samenwerking bij de energietransitie*

InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) met betrekking tot versterking van het Economisch Vestigingsklimaat. Daarom worden er jaarlijks afspraken gemaakt tussen IQ en MRDH over de inzet die IQ als regionale ontwikkelingsmaatschappij levert om de economie te versterken door innovatie te stimuleren en de verbinding met het bedrijfsleven te bekrachtigen. Dit wordt gedaan in samenwerking de Rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland, gemeenten, kennisinstellingen, bedrijven en de MRDH. Ondernemers zijn daarbij de belangrijkste doelgroep. Zij investeren en creëren de banen die de economie verder helpen.

De Economic Board Zuid-Holland (EBZ) brengt bedrijven, economische clusters, kennisinstellingen, beroepsonderwijs, lokale- en regionale overheden samen en bundelt zo kennis, netwerken en bestuurskracht. De gezamenlijke ambitie is economische groei en werkgelegenheid in Zuid-Holland aan te jagen. De EBZ focust daarbij op initiatieven binnen de speerpunten Haven in transitie, Feeding & greening megacities, Life Sciences & Health, Cybersecurity en Smart industry. Leden van de EBZ zijn CEO's van beeldbepalende bedrijven uit de regio, voorzitters van de raden van bestuur van de belangrijkste kennis- en onderwijsinstellingen en bestuurders van gemeenten en provincie. MRDH is publieke partner in de EBZ. Het secretariaat van de EBZ is belegd bij IQ, zo zorgen we er voor dat ontwikkelingen in de regio integraal plaatsvinden.

Hierna volgt de uitwerking van deze zeven doelstellingen.

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

2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

Fieldlabs

De afgelopen jaren heeft de MRDH, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO geïnvesteerd in innovatie door te investeren in fieldlabs. Hierdoor zijn er veel innovatie plekken ontstaan door de hele provincie waar bedrijven, kennisinstelling en andere organisaties

samenwerken om technologische innovaties verder te brengen. In deze praktijkomgevingen wordt bijvoorbeeld gewerkt aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D printing. Aan de hand van maatschappelijke en economische opgaven zijn vier innovatieprogramma's ontwikkeld waarbij ondernemers worden gestimuleerd gebruik te maken van de mogelijkheden die de fieldlabs te bieden hebben. Het eerste programma SMITZH richt zich op de maakindustrie. Het tweede programma Energie & Klimaat richt zich op de verduurzamingsopgave. Het derde programma Zorgtechnologie richt zich op innovaties in die de zorg gaan ontlasten en het laatste programma Voedsel & Tuinbouw richt zich op innovaties die helpen bij het voeden van de provincie en het laten groeien van de tuinbouwsector.

Ondersteuning voor startende en groeiende bedrijven

Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Dat kan door het koppelen van vraag en aanbod, waarbij gemeenten als (mede)opdrachtgever optreden, testlocaties aanbieden en kunnen optreden als eerste klant.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Uitvoering en opschaling van de regionale innovatieprogramma's om meer bedrijven te betrekken bij de kennis en faciliteiten die Fieldlabs te bieden hebben.
- Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.
- Gemeenten ondersteunen bij het ontwikkelen van een aanpak voor een toekomstbestendig breed MKB.

2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijsprogramma's met toekomst en daarmee voor een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. De plek waar deze kruisbestuiving plaatsvindt is een campus. Samenwerking op deze campussen tussen bedrijven en kennisinstellingen wordt gestimuleerd om de impact van deze campussen te vergroten. Dit vindt plaats binnen de aanpak van het Human Capital Akkoord Zuid-Holland.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

Met zowel netwerkbijeenkomsten voor gemeenten en onderwijsinstellingen ondersteuning bij het nog beter laten functioneren van campussen wordt bijgedragen aan een betere aansluiting van onderwijs en e arbeidsmarkt in de metropoolregio.

2.3.1.3 Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

Goede digitale connectiviteit is een belangrijke economische vestigingsvoorwaarde. Onze regio scoort hier tot nu toe goed op in vergelijking met andere Europese regio's: 98% van de adressen in Zuid-Holland beschikt over 'snel internet'. Deze positie willen we behouden en verbeteren. Daarom werken we aan de digitale bereikbaarheid van onze regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Onderhouden en verder uitbreiden van het kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio. Dit doen we door de kennis

van de twee grote steden te delen met de andere 21 gemeenten en ze te helpen om deze kennis in te zetten, bijvoorbeeld voor het harmoniseren van de gemeentelijke regelgeving en het gemeentelijke beleid, zodat tempo gemaakt kan worden bij de aanleg van communicatienetwerken zoals glasvezel en 5G. Binnen het kennisnetwerk zorgen we ervoor dat bij de uitrol van 5G de zorgen die er in de samenleving zijn aandacht krijgen.

- Verbinden van experimenteerlocaties digitalisering en 5G, zoals het Delft on Internet of Things fieldlab, het Living Lab Scheveningen en het Living Lab Sensible Sensor Reyeroord. Daarbij zorgen we ook dat resultaten uit deze projecten regionaal gedeeld worden.

2.3.1.4. Doelstelling: Ruimte om te werken

Ondernemers willen de beste plek voor hun onderneming. Hoe kunnen we hen dan winnen voor de metropoolregio? Aan welke ruimte is behoefte. Aan de hand van dit soort vragen brengt de MRDH advies uit aan gemeenten over ontwikkelingen op bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden. De provincie Zuid-Holland heeft de uiteindelijke bevoegdheid om bestemmingsplannen met ontwikkeling van nieuwe en bestaande werklocaties te aanvaarden.

Samen met de provincie Zuid-Holland werken we vervolgens aan het realiseren van gebieden waar wonen en werken gecombineerd zijn. De vraag hiernaar wordt steeds groter. We richten ons hierbij op zowel grootstedelijke locaties, als op meer landelijke locaties in de metropoolregio. De focus ligt op de werklocaties met grote regionale impact.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

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

2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor

Onze regio heeft veel te bieden: mooie, grote binnensteden, talloze historische dorps- en stadskernen, afwisselende polderlandschappen en kilometers duin, strand en zee. De kunst is om meer bezoekers daarvan te laten genieten en tegelijkertijd de rust en ruimte te behouden. Bereikbaarheid is belangrijk, net als bekendheid van de gebieden. Vrijtijdseconomie draagt bij aan de economische positie van het MRDH-gebied door onder andere een toegevoegde waarde te leveren aan de werkgelegenheid, aan het imago van de gemeenten met hun iconen, aan voorzieningen als wandel- en fietspaden, aan winkels, aan horeca. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag trekken de gemeenten samen op en delen kennis delen op het gebied van vrijetijdseconomie. Op basis van de sfeeergebiedeninventarisatie die in 2020 heeft plaatsgevonden ondersteunt de MRDH de gemeenten bij hun activiteiten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Ondersteunen van gemeenten die werken aan de kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.
- Faciliteren van het regionale netwerk Vrijtijdseconomie.

2.3.1.6 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties

We willen bijdragen aan de gebalanceerde ontwikkeling van woon-en werklocaties nabij het OV. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling en werklocaties.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per locatie van de Verstedelijkingsalliantie en voor OV-locaties langs de Hoekse Lijn en in het Middengebied, Nissewaard en Capelle aan den IJssel.
- Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, biedt de MRDH dezelfde ondersteuning aan als aan de hiervoor genoemde locaties.

2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Bieden van ondersteuning aan het netwerk van gemeenten dat werkt aan de energietransitie.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	3.276.426	3.118.534	4.089.661	4.089.661	4.089.661	4.089.661
Subsidie InnovationQuarter	937.000	873.192	0	0	0	0
Subtotaal directe kosten personeel	935.175	944.992	975.886	975.886	975.886	975.886
Totaal lasten	5.148.601	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
Baten:						
Inwonerbijdrage	4.757.485	4.906.718	5.028.047	5.028.047	5.028.047	5.028.047
Bijdragen gemeenten	48.996	30.000	37.500	37.500	37.500	37.500
Bijdragen EU	60.446	0	0	0	0	0
Totaal baten	4.866.927	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
Resultaat voor reservemutaties	-281.674	0	0	0	0	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	281.674	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Toelichting financiën

De Begroting 2021 bestaat voor € 4.089.661 uit programmakosten en voor € 975.886 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.

Programmakosten

De programmakosten van € 4.089.661 bestaan uit de volgende onderdelen:

- De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH de bevoegdheid om binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting cofinanciering beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Tevens worden uit dit budget samenwerkingsafspraken met InnovationQuarter en YES!Delft bekostigd.
- Projectontwikkeling voor het realiseren van de programmadoelstellingen;
- Programma-overstijgende opgaven, waaronder:
 - o Regioverkenning: jaarlijkse actualisering van een regionale dataset op het gebied van Economie en verkeer en vervoer.
 - o Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid.

Deze programma-overstijgende ondersteuning komt – in lijn met de door te belasten apparaatslasten – voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU middelen.

Directe kosten personeel

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat, met uitzondering van de overhead functies. De stijging van het budget in 2021

ten opzichte van de begroting 2020 is het gevolg van verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2020 met € 0,04 (Kadernota MRDH Begroting 2021) naar € 2,72 per inwoner; voor 2021 is dat een totaalbedrag van € 6.501.075. Van die € 2,72 per inwoner wordt maximaal € 1,14 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,58 wordt ingezet voor de bekostiging van de programmaopgaven en de gemeentelijke projecten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Van de totale inwonerbijdrage van € 6.501.075, wordt € 1.473.028 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende inwonerbijdrage van € 5.028.047 verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende bijdragen.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

Dit betreft het gemeentelijke aandeel in de licentieovereenkomst met Locatus. 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.

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

3.1 Algemene dekkingsmiddelen

De MRDH begroting kent de volgende algemene dekkingsmiddelen:

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

BDU

Voor de bekostiging van haar regionaal verkeers- en vervoersbeleid (wettelijke taak) ontvangt de MRDH jaarlijks via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een conform de Uitvoeringsregeling BDU Verkeer en Vervoer vastgesteld deel van de zogenaamde Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer.

In onderstaande tabel zijn de geraamde te ontvangen jaarbedragen binnen de kaders van deze begroting opgenomen op prijspeil 2020:

2019	2020	2021	2022	2023	2024
536.940.856	524.203.868	516.277.475	519.021.976	525.774.318	521.287.278

Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

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

Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2021 € 2,72. Daarvan mag maximaal € 1,14 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten (Kadernota MRDH begroting 2021). De totale bijdrage voor 2021 is geraamd op € 6.501.075. In hoofdstuk 7 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

De opbrengsten van de financieringsfunctie worden uitsluitend bepaald door de financiering ten behoeve van de OV-bedrijven, aan wie de MRDH één of meerdere concessies heeft verleend. De ontvangen rente wordt uitsluitend aangewend voor de bekostiging van de rente die de MRDH in dit kader moet betalen aan externe financiers. Daarnaast wordt aan deze OV-bedrijven een marktconformiteits-opslag in rekening gebracht, die in eerste instantie wordt aangewend voor de vorming van een risicoreserve financieringen en daarna uitsluitend beschikbaar is voor de bekostiging van de programma's verkeer en openbaar vervoer.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

3.2 Overhead

De overhead dient, conform het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV), apart te worden weergegeven van de programma's. Het doel van de aparte weergave is om

de overhead inzichtelijker te maken en organisaties onderling beter te kunnen vergelijken op hun uitgaven hieraan. In de programma's wordt alleen dat deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces. 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 leidinggevend; 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, manager Economisch Vestigingsklimaat, manager Openbaar Vervoer, manager Verkeer;
- Overig secretariaat: secretariaat 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 toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het betreft alleen een andere manier van presenteren. De overhead wordt nog steeds betaald uit de rijksmiddelen BDU en de inwonersbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

De directe salariskosten van de medewerkers (inclusief management en secretariaat) van de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer worden ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU. De directe salariskosten (inclusief management en secretariaat) van de medewerkers van de afdeling Economisch Vestigingsklimaat komen ten laste van de inwonersbijdrage EV.

Net als in de Begroting 2020 wordt het relatieve formatiebudget van het primaire proces 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% Verkeer en Openbaar Vervoer. 20% van deze kosten komt daarmee ten laste van de Inwonersbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% van deze kosten komt ten laste van de BDU. De doorbelasting van de centrale directiefunctie blijft bepaald op 50% inwonersbijdrage Economisch Vestigingsklimaat / 50% BDU.

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

Overhead (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten:						
Personele overhead Va	2.998.838	2.694.956	2.788.990	2.788.990	2.788.990	2.788.990
Materiële overhead Va	2.457.018	2.414.643	2.400.800	2.400.800	2.400.800	2.400.800
	5.455.856	5.109.599	5.189.790	5.189.790	5.189.790	5.189.790
				0	0	0
Personele overhead EV	774.051	839.307	872.828	872.828	872.828	872.828
Materiële overhead EV	611.208	603.661	600.200	600.200	600.200	600.200
	1.385.259	1.442.968	1.473.028	1.473.028	1.473.028	1.473.028
				0	0	0
Totaal lasten overhead	6.841.115	6.552.567	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Onttrekking fonds BDU	5.104.100	5.075.116	5.189.790	5.189.790	5.189.790	5.189.790
Inwonerbijdrage EV	1.297.320	1.434.347	1.473.028	1.473.028	1.473.028	1.473.028
Totaal dekkingsbron	6.401.420	6.509.463	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818
Resultaat voor reservemutaties	-439.695	-43.104	0	0	0	0
Toevoeging reserve interne kwaliteitsverhoging	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserve Interne kwaliteitsverhoging	439.695	43.104	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

De stijging van de overheadkosten in de begroting 2021 ten opzichte van de begroting 2020 bestaat uit enerzijds de (geschatte) cao stijging van de salarissen en indexatie van de materiële apparaatslasten (huur etc.) en anderzijds een daling als gevolg van een organisatiewijziging. De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 4.5).

3.3 Vennootschapsbelasting

Per 1 januari 2016 is de MRDH belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (hierna Vpb) voor zover zij voor een van haar activiteiten een onderneming drijft. De MRDH heeft hiervoor grondig onderzoek verricht (in samenwerking met het Fiscaal Team van de gemeente Den Haag) en heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH. In de afgelopen jaren is er veelvuldig overleg gepleegd met de Rijksbelastingdienst.

Voor wat betreft de activiteit 'Treasury functie'² (het aantrekken en vervolgens uitzetten van leningen bij de vervoerders) heeft de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat deze activiteit voldoet aan de ondernemerscriteria en daarom in de Vpb-heffing wordt betrokken. Vanwege de wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag (Wet fido/Ruddo) laat deze activiteit een 'plus' zien, die op dit moment door de MRDH wordt toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Deze 'plus' wil de Rijksbelastingdienst belasten met Vpb. In dit verband gaat de Rijksbelastingdienst voorbij aan het feit dat de MRDH deze leningen verstrekt vanuit haar rol als Vervoersautoriteit en 'lender of last resort'. De vervoerders kunnen wel lenen bij banken, maar dan tegen (zeer) hoge rentepercentages. Om het openbaar vervoer

² Niet alleen de MRDH heeft met deze problematiek te maken, maar alle publiekrechtelijke organisaties (gemeenten, provincies, etc.) die externe leningen aantrekken om deze vervolgens weer uit te lenen met een marktconformiteitsopslag zullen met dit standpunt van de Rijksbelastingdienst te maken kunnen krijgen.

betaalbaar te houden is er voor gekozen om te lenen bij de MRDH. Daarnaast subsidieert de MRDH de in rekening gebrachte opslag weer via de concessie aan de vervoerders. De Rijksbelastingdienst kijkt echter niet naar de MRDH als geheel maar ziet de Treasury functie als aparte activiteit.

Gemiddeld bedraagt de risico-opslag ongeveer € 6 miljoen per jaar. De MRDH dient er rekening mee te houden dat van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet worden betaald. Dat wil zeggen ongeveer € 1,5 miljoen per jaar aan belastingafdracht. De MRDH zal via de geëigende weg bezwaar aantekenen tegen de aanslagen vennootschapsbelasting.

Tot het moment van een definitieve uitspraak (eventueel na een procedure bij de belastingrechter) leidt een eventuele belastingaanslag nog niet tot lasten voor de MRDH. Inmiddels zijn de aanslagen voor de jaren 2016 en 2017 ontvangen en betaald. Ter voorkoming van het oplopen van de belastingrente worden met ingang van het jaar 2018 de betreffende bedragen reeds in de aangifte opgenomen en zullen de aanslagen die dan volgen betaald worden. Zoals aangegeven zal bezwaar worden aangetekend.

Hoofdstuk 4 Paragrafen

4.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

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

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

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

Desondanks is er wel sprake van een omvangrijke financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:

1. De financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET;
2. Het verstrekken van bussenleningen op grond van de Verordening bussenleningen.

Financiering railinvesteringen

Eind 2016 heeft de MRDH besloten om de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en RET over te nemen van respectievelijk gemeenten Den Haag en Rotterdam, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Hierdoor blijven, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoersopgave in onze regio. Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet.

Bussenleningen

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

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

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

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

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

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

Financieringsbehoefte (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
OV-bedrijven	1.159.194.012	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230
Overbesteding	0	0	0	0	0	0
Totaal per jaar	1.159.194.010	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230

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

Financieringsfunctie (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten						
Rente OV-bedrijven	14.808.277	13.140.527	11.629.000	10.463.810	9.544.526	8.827.000
Totaal	14.808.277	13.140.527	11.629.000	10.463.810	9.544.526	8.827.000
Baten						
Rente OV-bedrijven	14.835.583	13.140.527	11.629.000	10.463.810	9.544.526	8.827.000
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.383.257	7.416.839	6.802.291	6.100.332	5.453.410	4.882.709
Totaal	22.218.840	20.557.366	18.431.291	16.564.142	14.997.935	13.709.709
Resultaat voor reservemutaties	-7.410.563	-7.416.839	-6.802.291	-6.100.332	-5.453.410	-4.882.709
Dotatie risicoreserve financieringen	7.383.257	7.416.839	1.474.292	0	0	0
Netto resultaat	-27.306	0	-4.737.658	-6.100.332	-5.453.410	-4.882.709

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

Schatkistbankieren

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

Renterisicobeheer

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

De renterisiconorm bedraagt voor 2021 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 107,6 miljoen. De MRDH voldoet naar verwachting meerjarig aan deze norm:

Renterisiconorm en renterisico's 2021-2024		Bedragen x € 1.000			
	2021	2022	2023	2024	
1a. Renteherziening op vaste schuld o/g					
1b. Renteherziening op vaste schuld u/g					
2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b)	-		-	-	
3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld					
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen					
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-	-	-	-	
5. Betaalde aflossingen	113.522	108.282	94.462	84.026	
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-	-	-	-	
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-		-	-	
Renterisiconorm					
8. Begrotingstotaal	537.813	516.836	539.569	547.591	
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%	
10. Renterisiconorm (8 x 9)	107.563	103.367	107.914	109.518	
Toets renterisiconorm					
10. Renterisiconorm	107.563	103.367	107.914	109.518	
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-	-	
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	107.563	103.367	107.914	109.518	

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2021 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 44,1 miljoen. Naar verwachting wordt in 2021 aan deze norm voldaan:

Kasgeldlimiet 2021		Bedragen x € 1.000			
		kwartaal 1	kwartaal 2	kwartaal 3	kwartaal 4
Omvang korte schuld					
Opgenomen gelden < 1 jaar	-	8.488	-	9.354	
Schuld rekening courant	-	-	-	-	
Gestorte gelden door derden < 1 jaar	-	-	-	-	
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld	-	-	-	-	
Totaal netto vlottende schuld	-	8.488	-	9.354	
Vlottende middelen					
Contante gelden in kas	-	-	-	-	
Tegoeden in rekening courant	12.930		24.480		
Overige uitstaande gelden < 1 jaar					
Totaal vlottende middelen	12.930	-	24.480	-	
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld	12.930	-8.488	24.480	-9.354	
Toegestane kasgeldlimiet	44.101	44.101	44.101	44.101	
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet	57.031	35.613	68.580	34.747	
Begrotingstotaal	537.813				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,20%				
Kasgeldlimiet	44.101				

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 31-12-2018: € 91.496.736
Vreemd vermogen	Per 31-12-2018: € 471.164.042
Financieel resultaat	Over 2018: € 3.548.537
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 31-12-2018: € 173.816.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2018: € 207.731.000
Financieel resultaat	Over 2018: € 5.645.000
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 (recente info volgt)
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	De Verkeersonderneming heeft als doel het bereikbaar maken en houden van de Rotterdamse haven, stad en regio door o.a. het ontwikkelen en tot uitvoering brengen van innovatieve concepten.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de stad, regio en havengebied van Rotterdam.
Deelnemende partijen	De Verkeersonderneming wordt aangestuurd door de Stuurgroep en bijgestaan door de Raad van Advies. De Stuurgroep bestaat uit het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat/RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de MRDH. De Raad van Advies wordt gevormd door de vertegenwoordigers van relevante partners voor de bereikbaarheidsopgave van de Rotterdamse regio, die niet in de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd. Dit zijn VNO-NCW West, MKB Rotterdam Rijnmond, Deltalinqs, Ect, KPN, Erasmus Mc, Vopak, Van der Ent, Topmovers, Breeman, CGI, Hogeschool Rotterdam.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	(Vice-)voorzitter bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is lid van de Stuurgroep.
de bekostiging van één formatieplaats (€ 105.000).	Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.
Eigen vermogen	Per 31-12-2016: € 249.519
Vreemd vermogen	Per 31-12-2016: € 32.600.527
Financieel resultaat	Over 2016: € 1.515
Risico's	Het risico bestaat dat de Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt beperkt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke gevallen goedkeuring van de Raad van Toezicht en de deelnemers van de Stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan.
Beleidsvoornemens	De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2020.

Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een monitoringsrapportage opgesteld. Voorts wordt uiterlijk 2 maanden voorafgaande aan het komende jaar een jaarplan opgesteld, dat met uitzondering van het onderdeel Vraagbeïnvloeding (dat door de Raad van Toezicht wordt vastgesteld) door de Stuurgroep wordt vastgesteld. Dit plan bevat tenminste de volgende onderwerpen: beschrijving, planning en prioritering werkzaamheden en projecten inclusief beoogde meerjarige resultaten, exploitatie, de organisatie en uitvoerders en de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

4.3 Weerstandsvermogen en risico's

Het begrip 'weerstandsvermogen'

Het financieel weerstandsvermogen van de MRDH is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt.

Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

Risico's algemeen

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

- risico's onder controle houden door stuur- en beheersmaatregelen (bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van de regelgeving);
- risico's kunnen financieel worden afgedekt door het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

Normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en deze zijn daarom vrij goed meetbaar. Hierdoor kunnen ze worden gedekt door ofwel beheersmaatregelen ofwel het afsluiten van verzekeringen.

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat

De risico's die samenhangen met de taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt. In een uitgevoerde financiële risicoanalyse (2015) is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen euro (*apparaatslasten EV begroting 2016*) benodigd is. Dit kwam neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. Voor hetzelfde bedrag is daarom in 2015 de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat gevormd.

De apparaatslasten voor het programma EV bedragen in deze begroting € 2,45 miljoen. 1/23 deel daarvan komt neer op een bedrag van circa € 106.000. Per 31 december 2018 is nog weerstandcapaciteit beschikbaar in de vorm van een post onvoorzien binnen de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor een bedrag van € 78.000. In de tussentijd wordt geen aanpassing van de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat voorgesteld.

Weerstandsvermogen-ratio begroting 2021:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 178.000

Benodigde weerstandscapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 106.000

Weerstandsvermogen ratio: 1,68 (ruim voldoende)

Risico's programma's Vervoersautoriteit

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

Financiering OV-bedrijven

Zoals in hoofdstuk 4.1 (Financiering) reeds gemeld, heeft de MRDH in december 2016 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Dat brengt risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduid. Daaruit is geconcludeerd dat een reserve moet worden gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie heeft gegund aan voornoemde OV-bedrijven, dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht verwerft over de te financieren activa en dat het kredietrisico wordt beperkt doordat de afschrijvingen over door de MRDH goedgekeurde railinvesteringen en de rente over de daarvoor verstrekte leningen in de maandenlijks door de MRDH te betalen concessievergoeding zijn opgenomen. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als "laag" geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

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

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2020 berekend op basis van de maandenlijks te betalen concessievergoedingen. De maandenlijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen gemiddeld € 30 miljoen. Uitgaande van een

worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 27 miljoen.

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden vanaf 2021 aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1.2). De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Financiering aan HTM, RET en EBS	1.159.194.012	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.336.324.010	1.374.940.187	1.291.303.364	1.209.509.542	1.127.893.719	1.047.484.896
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	868.610.606	893.711.122	839.347.187	786.181.202	733.130.917	680.865.183
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	290.583.403	254.788.399	195.627.844	140.509.340	99.095.135	67.333.047
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	23.246.672	20.383.072	15.650.228	11.240.747	7.927.611	5.386.644
Netto/gewogen risico (ondergrens € 27 miljoen) (A)	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	10.725.612	18.108.868	25.525.707	27.000.000	27.000.000	27.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.383.256	7.416.839	6.802.291	6.100.332	5.453.410	4.882.709
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	8.891.132	1.474.293	0	0	0	0

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

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2021:

Weerstandsvermogen ratio =	$\frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit}}$
Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 27.000.000
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 27.000.000
Weerstandsvermogen ratio:	1 (voldoende)

Vennootschapsbelasting

Zoals in hoofdstuk 3.3 is weergegeven heeft de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat de hiervoor genoemde wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag die de MRDH in rekening brengt aan de vervoerders in de Vpb-heffing wordt betrokken. Gemiddeld bedraagt de risico-opslag ongeveer € 6 miljoen per jaar. De MRDH dient er rekening mee te houden dat van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet worden betaald. Dat wil zeggen ongeveer € 1,5 miljoen per jaar aan belastingafdracht. De MRDH heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH en zal via de geëigende weg bezwaar aantekenen tegen de aanslagen vennootschapsbelasting. Tot het moment van een definitieve uitspraak (eventueel na een procedure bij de belastingrechter) leidt een eventuele belastingaanslag nog niet tot lasten voor de MRDH. Als de MRDH uiteindelijk niet in het gelijk wordt gesteld, betekent dit dat het opbouwen van de benodigde risicoreserve financieringen ongeveer een jaar langer duurt en dat na deze periode structureel € 1,5 miljoen minder beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio. Zoals ook verwoord in de

beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen zal dan worden gekeken of binnen de wettelijke begrotingskaders de resterende BDU-middelen aangesproken kunnen worden. Indien dat onvoldoende mogelijk is, kan het bestuur besluiten om andere bestedingen ten laste van de BDU-middelen te verlagen en/of te vertragen. De in enig jaar nog niet bestede rijksbijdrage BDU betreft vreemd vermogen en van deze middelen kan geen reservevorming plaatsvinden. Er kan daarom geen weerstandsvermogen van deze middelen worden opgebouwd omdat er geen sprake is van eigen vermogen.

Overbesteding

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

Overbesteding is in deze begroting niet aan de orde.

Beleidsnota

Het algemeen bestuur heeft op 12 juli 2019 de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen vastgesteld. Relevante onderdelen uit deze beleidsnota zijn verwerkt in deze paragraaf weerstandsvermogen.

Kengetallen

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

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

Kengetal	Voorlopige Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Netto schuldquote	148,3%	155,0%	186,4%	173,5%	148,7%	131,1%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-2,5%	-3,9%	-5,5%	-5,8%	-5,6%	-5,5%
Solvabiliteitsratio	1,4%	2,1%	2,4%	2,6%	2,8%	3,1%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,9%	1,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Opmerkingen

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

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

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

Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio dient het volgende in aanmerking te worden genomen. Ruim 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen het fonds BDU Verkeer en Vervoer. Het per balansdatum aanwezige fondssaldo is daarnaast conform de bepalingen in het BBV als een vlottende schuld te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen niet voor elk in de tabel opgenomen (begrotings-)jaar zonder meer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH.

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

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

Investerings

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

Afschrijvingen

Voor zover niet bij wettelijke bepaling geregeld, gelden de volgende uitgangspunten voor het afschrijvingsbeleid voor de materiële vaste activa, zoals vastgelegd in de Financiële verordening 2015 van de MRDH.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

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

- a. maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
- b. maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
- c. 5 jaar: telefooninstallaties;
- d. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
- e. 10 jaar: kantoormeubilair.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met maatschappelijk nut

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

- a. Maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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

Bedrijfsgebouw Westersingel

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

Ten behoeve van de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag geïnvesteerd van € 1,2 miljoen. Deze investering wordt in 10 jaar afgeschreven.

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

Kapitaallast		2020	2021	2022	2023	2024
Bedrijfsgebouw		€ 123.750	€ 123.750	€ 123.750	€ 123.750	€ 123.750

Overige materiële vaste activa

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

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

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

In 2019 is er geïnvesteerd in meubilair en het terras. Voor de jaren 2020 en 2021 worden er investeringen verwacht in het kader van telefonie en vervanging van meubilair.

Investering	Investeringsbedrag	2020	2021	2022	2023	2024
Meubilair	€ 244.000	€ 106.000	€ 138.000	€ -	€ -	€ -
ICT	€ 45.000		€ 45.000			
Kapitaallast						
Meubilair		€ 5.300	€ 17.500	€ 24.400	€ 24.400	€ 24.400
ICT			€ 7.500	€ 15.000	€ 15.000	€ 7.500

Kapitaallast		2020	2021	2022	2023	2024
Overige materiële vaste activa	€	79.222	€ 57.285	€ 50.430	€ 50.430	€ 50.430

Haltevoorzieningen

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

De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2019 bedraagt € 1.382.680.

Kapitaallast		2020	2021	2022	2023	2024
Haltevoorzieningen	€	1.382.680				

Gronden

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

Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving
1 Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
2 Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburgweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
3 Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
4 Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
5 Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
6 Rijswijk G 2984	Limpgerstraat/Limpgerstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
7 Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
8 Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
9 Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
10 Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
11 Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
12 Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
13 Rijswijk G 3009	Generaal Eisenhowerplein	Gemeente Rijswijk/Railin	MRDH (opstal)	wegen
14 Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
15 Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
16 Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
17 Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
18 Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
19 Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
20 Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
21 Veur B 9432	Burgemeester Banninglaan	St. Medisch Centrum Haag	MRDH (erfpacht)	openbaar vervoer

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

4.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

Voor de zomer van 2019 heeft het dagelijks bestuur het besluit genomen om een nieuwe topstructuur met een eenhoofdige directie te realiseren. Het zetten van de volgende stap in de ingezette organisatieontwikkeling, meer samenhangende en slagvaardige sturing, minder hiërarchie (meer eenheid van leiding en integraliteit), meer efficiency- en een effectievere taakverdeling met een scherper escalatiemodel waren beweegredenen voor het besluit. Dit na het doorlopen van het plan van aanpak en het adviestraject met de ondernemingsraad. Per 1 september 2019 is de organisatiewijziging geëffectueerd. De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Alle lijntaken van de MRDH zijn ondergebracht in de afdelingen Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Alle stafzaken van de MRDH zijn

centraal op concernniveau georganiseerd binnen de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur. De belangrijkste wijzigingen van de organisatiestructuur zijn het verhogen van de ambtelijke inzet van de secretaris-algemeen directeur, het verdwijnen van de functie directeur Vervoersautoriteit en het wijzigen van de functie directeur Economisch Vestigingsklimaat in de functie van manager Economisch Vestigingsklimaat. De directies zijn daarbij komen te vervallen. Alle managementposities waren per 1 september 2019 structureel ingevuld. Deze nieuwe topstructuur is in de begroting 2019 financieel verwerkt bij de tweede bestuursrapportage. In de begroting 2020 wordt deze wijziging financieel verwerkt bij de eerste bestuursrapportage 2020.

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



Secretaris-algemeen directeur

De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Dit blijft ongewijzigd. Het dagelijks bestuur heeft met de organisatiewijziging besloten om de ambtelijke inzet te verhogen van 0,8 fte naar 1,0 fte. Deze inzet wordt onveranderd gelijkelijk toebedeeld en komt daarmee voor 50% ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en voor 50% ten last van de BDU Verkeer en Vervoer.

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer

Binnen de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De functie van de directeur Vervoersautoriteit is als gevolg van de organisatiewijziging verdwenen. De eindverantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. De twee afdelingen tellen 49 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer. Het aantal fte in de begroting 2021 is met 3 fte gedaald ten opzichte van de begroting 2020. Dit komt door het verdwijnen van de functie directeur

Vervoersautoriteit, het verdwijnen van een directiesecretaresse functie, en het overhevelen van de functie strategisch adviseur naar bureau Strategie & Bestuur.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)

De functie van de directeur EV is als gevolg van de organisatiewijziging gewijzigd in een manager EV. De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat ligt bij de manager EV. Dit organisatieonderdeel telt 10 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/huisvesting. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie en onderzoek, bestuurs- en directieadvisering en -ondersteuning, communicatie/public affairs, juridische zaken en HRM. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is 28,6 fte. Het aantal fte overhead in de begroting 2021 is met 1 fte gestegen ten opzichte van de begroting 2020. De stijging komt door de overheveling van de strategisch adviseur functie van de voormalige directie Vervoersautoriteit naar BSB. Dit ter ondersteuning van het gehele management van de MRDH-organisatie. 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.

Reservering ontwikkelagenda

Er een ontwikkelagenda voor de verdere organisatieontwikkeling opgesteld die waarborgt dat de effecten van de nieuwe topstructuur op de rest van de organisatie slagvaardig worden opgevangen, gelet op de werking naar buiten en naar binnen, en dat met kracht wordt doorgewerkt aan de volgende fase van de schaa sprong van de organisatie. Er is 1 fte gereserveerd om desgewenst voor dit onderwerp in te zetten.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 2,72 (prijsspeil 2021) wordt conform de afspraken (kadernota MRDH begroting 2021) maximaal € 1,14 (prijsspeil 2021) ingezet voor apparaatslasten.

Voor de salarislaster volgt de MRDH de cao gemeenten. De huidige cao betreft de periode tot en met 31 december 2020. Voor het jaar 2021 wordt rekening gehouden met een stijging van 2,8% in aansluiting met de macro economische verkenning 2020 (MEV 2020) van september 2019 van het Centraal Planbureau.

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

Onderdeel	Fte's 2020 (voor verwerking nieuwe topstructuur)	Fte's 2021	Begroting 2021
Secretaris-algemeen directeur	0,8	1,0	199.519
Bureau Middelen & Control	12,6	12,6	1.104.824
Bureau Strategie & Bestuur	15,0	16,0	1.647.305
Directie Vervoersautoriteit	3,0	0,0	0

Afdeling Verkeer	25,0	25,0	2.484.160
Afdeling Openbaar vervoer	24,0	24,0	2.333.029
Economisch vestigingsklimaat	10,0	10,0	1.183.594
Reservering ontwikkelagenda	0,0	1,0	74.674
Totalen	90,4	89,6	9.027.105

* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten

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

			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 inwoner-bijdrage EV	Verdeelsleutels
<i>Personele apparaatslasten</i>								
Secretaris-algemeen directeur	1,0	199.519			99.760		99.760	50/50
BMC en BSB	29,6	2.826.803			2.261.442		565.361	80/20
Vervoersautoriteit	49,0	4.817.189	3.043.154	1.346.247	427.788			100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.183.594				975.886	207.708	100
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	89,6	9.027.105						
<i>Materiële apparaatslasten</i>		3.001.000			2.400.800		600.200	80/20
Totalen		12.028.105	3.043.154	1.346.247	5.189.790	975.886	1.473.028	

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

Hoofdstuk 5 Financiële begroting

5.1 Overzicht baten en lasten

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

Programmabegroting 2021 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	409.569.599	433.342.092	417.477.673	415.537.145	408.206.102	398.054.639
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	340.710.465	270.627.356	108.606.763	89.570.008	119.634.274	137.808.379
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.148.601	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
Overhead	6.841.115	6.552.567	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	762.269.780	715.458.733	537.812.801	516.835.518	539.568.741	547.591.382
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	416.952.856	440.758.931	418.951.965	415.537.145	408.206.102	398.054.639
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	340.710.465	270.627.356	108.606.763	89.570.008	119.634.274	137.808.379
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.866.927	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.401.420	6.509.463	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818
Totaal	768.931.668	722.832.468	539.287.093	516.835.518	539.568.741	547.591.382
Resultaat voor reservemutaties	6.661.888	7.373.735	1.474.292	0	0	0
Onttrekking aan reserves	721.369	43.104	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-7.383.257	-7.416.839	-1.474.292	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar wordt verwezen naar hoofdstuk 2, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering). Lasten en dekking van de Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 3.2. De gespecificeerde onttrekking en toevoeging aan reserves is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2019-2024. Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2021 per taakveld (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
<i>Lasten per taakveld</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	265.477.607	184.723.276	86.020.071	72.488.800	102.127.524	114.147.652
2.5 Openbaar vervoer	469.994.181	506.105.645	428.435.365	422.154.543	416.168.326	412.888.366
0.5 Treasury	14.808.277	13.140.527	11.629.000	10.463.810	9.544.526	8.827.000
3.1 Economische ontwikkeling	5.148.601	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
0.4 Overhead	6.841.115	6.552.567	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818
0.8 Overige baten en lasten	0	0	0	0	0	0
Totaal	762.269.780	715.458.733	537.812.801	516.835.518	539.568.741	547.591.382
<i>Baten per taakveld</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	265.477.607	184.723.276	86.020.071	72.488.800	102.127.524	114.147.652
2.5 Openbaar vervoer	469.994.181	506.105.645	423.107.367	416.054.211	410.714.916	408.005.657
0.5 Treasury	22.191.534	20.557.366	18.431.291	16.564.142	14.997.935	13.709.709
3.1 Economische ontwikkeling	4.866.927	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.401.420	6.509.463	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818
Totaal	768.931.668	722.832.468	539.287.093	516.835.518	539.568.741	547.591.382
Resultaat voor reservemutaties	6.661.888	7.373.735	1.474.292	0	0	0
Onttrekking aan reserves	721.369	43.104	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-7.383.257	-7.416.839	-1.474.292	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

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.

Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves zijn in principe incidenteel van aard. Echter, er zijn ook verrekeningen met reserves die structureel van aard zijn. Binnen de MRDH zijn dat de verrekeningen met de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. De Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat bevat voornamelijk de nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat. Deze reserve heeft een langlopend karakter.

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)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	380.573	0	0	0		0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	159.394.778	56.885.576	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000
3. Economisch Vestigingsklimaat	72.835	0	0	0		0
Overhead	439.694	0	0	0		0
Totaal	160.287.880	56.885.576	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	380.573	0	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	159.394.778	56.885.576	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000
3. Economisch Vestigingsklimaat	78.178	0	0	0		0
Totaal	159.853.529	56.885.576	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000
Resultaat voor reservemutaties	-434.351	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	721.369	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-7.383.257	-6.149.598	-1.474.292	0	0	0
Resultaat	-7.096.239	-6.149.598	-1.474.292	0	0	0

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Incidentele baat en last in 2019 betreft voornamelijk (€ 0,4 miljoen) de kosten van de omleiding buslijnen vanwege afsluiting maastunnel. Rotterdam vergoedt deze incidentele extra concessiebijdrage. Dit was tot en met 2019 aan de orde.

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

Incidentele bijdragen van mede-overheden aan projecten (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
<i>Incidentele baten</i>						
Actieprogramma Regionaal OV (AROV)	5.702.133	5.843.642	0	0	0	0
Beter benutten	4.300.964	3.786.000	0	0	0	0
Bestuursovereenkomst Blankenburgverbinding	20.219.701	0	0	0	0	0
Korte termijn aanpak	3.826.034	0	0	0	0	0
Rotterdamse baan	115.151.147	43.304.855	0	0	0	0
Sebastiaansbrug	10.143.800	3.022.079	0	0	0	0
Onderzoek mobiliteitstransitie en het wegennet	0	29.000	0	0	0	0
No Regret pakket CID Binckhorst	0	900.000	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000
Overig	50.999					
Totaal	159.394.778	56.885.576	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000

Economisch Vestigingsklimaat

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

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding

De begroting 2021 is opgesteld overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) provincies en gemeenten.

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

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

Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid

Financiering OV-bedrijven

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

Daarnaast heeft de MRDH op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen ingesteld. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

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

Overbesteding

De kaders voor een tijdelijk tekort op de BDU-middelen voor verkeer en vervoer zijn conform de wettelijke vereisten. Concreet betekent dit dat overbestedingstekorten zijn gelimiteerd op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren.

De voorliggende begroting 2021 laat geen overbestedingstekorten zien. Deze voldoet daarmee aan het hiervoor genoemde kader. Een verdere toelichting op de overbesteding is opgenomen in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandvermogen en risico's).

Geprognosticeerde balanscijfers

ACTIVA	Voorlopige Jaarrekening 2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024
<u>Vaste activa</u>						
Materiële vaste activa	2.781.321	1.296.369	1.273.334	1.059.754	846.174	640.095
Machines, apparaten en installaties	1.382.680	0	0	0	0	0
Bedrijfsgebouwen	959.666	835.916	712.166	588.416	464.666	340.916
Overige materiële vaste activa	438.975	460.453	561.168	471.339	381.509	299.179
Financiële vaste activa	1.159.195.013	1.148.500.521	1.034.976.032	926.691.543	832.227.053	748.199.231
Financiering regionale OV-bedrijven (u/g)	1.159.194.012	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230
Deelnemingen	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001
Totaal vaste activa	1.161.976.334	1.149.796.890	1.036.249.366	927.751.297	833.073.228	748.839.325
<u>Viottende activa</u>						
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	295.464.395	176.771.881	184.942.308	216.441.662	230.393.929	230.548.287
Rekening-courant 's Rijks schatkist	246.935.119	127.771.881	135.942.308	167.441.662	181.393.929	181.548.287
Debiteuren	2.657.144	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Belastingen	45.872.132	46.000.000	46.000.000	46.000.000	46.000.000	46.000.000
Overlopende activa	121.916.009	68.009.122	53.407.679	38.806.236	24.204.793	24.204.793
Nog te ontvangen bedragen overig	54.305.444	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000
Vooruitbetaalde kosten	67.610.565	53.009.122	38.407.679	23.806.236	9.204.793	9.204.793
Liquide middelen	-6.423.829	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Banksaldi	2.076.171	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Kruisposten	-8.500.000	0	0	0	0	0
Totaal viottende activa	410.956.576	246.781.003	240.349.987	257.247.898	256.598.722	256.753.080
Totaal activa	1.572.932.911	1.396.577.893	1.276.599.353	1.184.999.195	1.089.671.949	1.005.592.405

PASSIVA	Voorlopige Jaarrekening 2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024
Vaste passiva						
Eigen vermogen	22.023.344	29.397.079	30.871.371	30.871.371	30.871.371	30.871.371
Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Egalisatiereserve EV (incl. res. bestemming)	3.771.371	3.771.371	3.771.371	3.771.371	3.771.371	3.771.371
Risicoreserve financieringen	18.108.869	25.525.708	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000
Reserve interne kwaliteitsverhoging	43.104	0	0	0	0	0
Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer	1.160.252.620	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230
Financiering regionale OV-bedrijven (o/g)	1.159.174.308	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230
Garantiesom abri's	1.078.312	0	0	0	0	0
Totaal vaste passiva	1.182.275.964	1.177.896.599	1.065.846.402	957.561.913	863.097.423	779.069.601
Viottende passiva						
Netto viottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	33.186.124	33.300.000	33.300.000	33.300.000	33.300.000	33.300.000
Crediteuren	32.908.273	33.000.000	33.000.000	33.000.000	33.000.000	33.000.000
Belastingen	277.852	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Overlopende passiva	357.470.822	185.381.294	177.452.951	194.137.282	193.274.526	193.222.804
Fondsen	147.360.722	28.197.485	36.367.912	67.867.266	81.819.533	81.973.891
Te betalen kosten	209.960.100	157.183.809	141.085.039	126.270.016	111.454.993	111.248.913
Vooruitontvangen bedragen	150.000	0	0	0	0	0
Totaal viottende passiva	390.656.947	218.681.294	210.752.951	227.437.282	226.574.526	226.522.804
Totaal passiva	1.572.932.911	1.396.577.893	1.276.599.353	1.184.999.195	1.089.671.949	1.005.592.405

EMU-saldo

De voorgeschreven berekening van het EMU-saldo is voor de jaren 2020 t/m 2024 opgenomen in de volgende tabel.

EMU saldo (euro's)	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	7.373.735	1.474.292	0	0	0
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	1.590.952	206.035	213.580	213.580	206.080
Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	-106.000	-183.000	0	0	0
Berekend EMU-saldo	8.858.687	1.497.327	213.580	213.580	206.080

Een positief EMU-saldo betekent dat het totaal aan uitgaven, inclusief uitgaven aan investeringen, lager is dan het totaal aan inkomsten.

Arbeidskostengerelateerde verplichtingen

Het BBV schrijft voor dat inzage wordt gegeven in jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, waarvoor geen voorziening is getroffen. 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 2021 zijn geen bedragen opgenomen en/of gereserveerd voor niet opgenomen vakantie- en verlofrechten.

Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2021 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2021.

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

Investerings

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

Financiering

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

Reserves

Het verloop van de reserves in de periode 2019 t/m 2024 is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2019-2024

Omschrijving	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming toevoeging 2020	Raming onttrekking 2020	Raming saldo 31-12-2020	Raming toevoeging 2021	Raming onttrekking 2021	Raming saldo 31-12-2021
<i>Reserves</i>							
Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	3.771.371	0	0	3.771.371	0	0	3.771.371
Reserve interne kwaliteitsverhoging	43.104	0	43.104	0	0	0	0
Risicoreserve financieringen	18.108.869	7.416.839	0	25.525.708	1.474.292	0	27.000.000
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>22.023.344</i>	<i>7.416.839</i>	<i>43.104</i>	<i>29.397.079</i>	<i>1.474.292</i>	<i>0</i>	<i>30.871.371</i>
<i>Fondsen</i>							
BDU en Mobiliteitsfonds	147.360.723	524.203.686	643.366.924	28.197.485	516.277.475	508.107.048	36.367.912
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>147.360.723</i>	<i>524.203.686</i>	<i>643.366.924</i>	<i>28.197.485</i>	<i>516.277.475</i>	<i>508.107.048</i>	<i>36.367.912</i>
TOTAAL-GENERAAL	169.384.067	531.620.525	643.410.028	57.594.564	517.751.767	508.107.048	67.239.283

Omschrijving	Raming toevoeging 2022	Raming onttrekking 2022	Raming saldo 31-12-2022	Raming toevoeging 2023	Raming onttrekking 2023	Raming saldo 31-12-2023	Raming toevoeging 2024	Raming onttrekking 2024	Raming saldo 31-12-2024
<i>Reserves</i>									
Reserve weerstandsvermogen EV	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	0	0	3.771.371	0	0	3.771.371	0	0	3.771.371
Reserve interne kwaliteitsverhoging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Risicoreserve financieringen	0	0	27.000.000	0	0	27.000.000	0	0	27.000.000
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>30.871.371</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>30.871.371</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>30.871.371</i>
<i>Fondsen</i>									
BDU en Mobiliteitsfonds	519.021.976	487.522.622	67.867.266	525.774.318	511.822.051	81.819.533	521.287.278	521.132.919	81.973.891
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>519.021.976</i>	<i>487.522.622</i>	<i>67.867.266</i>	<i>525.774.318</i>	<i>511.822.051</i>	<i>81.819.533</i>	<i>521.287.278</i>	<i>521.132.919</i>	<i>81.973.891</i>
TOTAAL-GENERAAL	519.021.976	487.522.622	98.738.637	525.774.318	511.822.051	112.690.904	521.287.278	521.132.919	112.845.262

Toelichting staat van reserves en fondsen

Reserve weerstandsvermogen EV

Zie de toelichting in hoofdstuk 4.3.

Egalisatiereserve EV

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

Reserve interne kwaliteitsverhoging

Deze reserve is in 2018 gevormd en is bestemd voor noodzakelijke investeringen in ICT (o.a. door de overgang naar een nieuwe provider), de inrichting van een geïntegreerde projectadministratie en de automatisering en digitalisering van meerdere werkprocessen. De verwachting is dat deze reserve eind 2020 volledig zal zijn besteed.

Risicoreserve financieringen

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

Fonds BDU

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

Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2021 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 1-1-2020 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2021 (euro's)
Albrandswaard	25.589	2,72	69.602
Barendrecht	48.713	2,72	132.499
Brielle	17.282	2,72	47.007
Capelle aan den IJssel	67.151	2,72	182.651
Delft	103.659	2,72	281.952
Den Haag	545.163	2,72	1.482.843
Hellevoetsluis	40.158	2,72	109.230
Krimpen aan den IJssel	29.533	2,72	80.330
Lansingerland	62.396	2,72	169.717
Leidschendam-Voorburg	76.553	2,72	208.224
Maassluis	33.216	2,72	90.348
Midden-Delfland	19.344	2,72	52.616
Nissewaard	85.237	2,72	231.845
Pijnacker-Nootdorp	55.329	2,72	150.495
Ridderkerk	46.204	2,72	125.675
Rijswijk	54.432	2,72	148.055
Rotterdam	651.376	2,72	1.771.743
Schiedam	78.739	2,72	214.170
Vlaardingen	73.445	2,72	199.770
Wassenaar	26.214	2,72	71.302
Westland	110.357	2,72	300.171
Westvoorne	14.728	2,72	40.060
Zoetermeer	125.283	2,72	340.770
Totaal	2.390.101		6.501.075

(*) bron: CBS StatLine. Info van 9-03-2020.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2020 met € 0,04 (Kadernota MRDH begroting 2021) naar € 2,72 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2021 € 6,5 miljoen en wordt voor € 5 miljoen verantwoord als baten ter dekking van de lasten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (*Wat mag het kosten?* hoofdstuk 2.3.2). Daarnaast wordt ter dekking van de kosten van overhead ten behoeve van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat (hoofdstuk 3.2) € 1,5 miljoen ingezet.

Hoofdstuk 8 Besluit

De Begroting 2021 vast te stellen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van het meerjarenbeeld 2022-2024;

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 10 juli 2020

de secretaris,

de voorzitter,

Wim Hoogendoorn

Ahmed Aboutaleb

Bijlage 1 Indicatoren

In het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is bij ministeriële regeling een set van verplichte beleidsindicatoren vastgesteld. De insteek van deze set is dat de hiervoor benodigde informatie met een zo gering mogelijke inspanning beschikbaar is (via de website Waarstaatjegemeente.nl). Met ingang van 29 december 2018 is in de ministeriële regeling een aantal indicatoren komen te vervallen, waaronder de indicatoren voor het taakveld Verkeer en Vervoer. Voor het taakveld Economie maken de volgende indicatoren onderdeel uit van de regeling: 'Functiemenging' en 'Vestigingen (van bedrijven)'. Voor de MRDH begroting wordt ervan uitgegaan dat de deelnemende gemeenten zelf verantwoording afleggen over de indicatoren voor het taakveld Economie, omdat dit geen wettelijke taak betreft van de MRDH. In de MRDH begroting worden wel de verplichte indicatoren met betrekking tot bestuur/bedrijfsvoering opgenomen. Zie hiervoor onderstaande tabel.

#	Taakveld	Indicator	Periode	Waarde B2021	Waarde B2020
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	2021 per 1000 inwoners	0,037 fte per 1000 inwoners	0,038 fte per 1.000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	1 januari 2020 per 1000 inwoners	0,035 fte per 1000 inwoners	0,035 fte per 1.000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	2021	€ 5,03 per inwoner	€ 5,01 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	2019	5,8% van de totale loonsom	5,8% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	2021	1,24% van de totale lastenbegroting	0,91% van de totale lastenbegroting

Ad 1) In de begroting 2021 bedraagt de formatie 89,6 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2020 2.390.101 (zie hoofdstuk 7).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2020 bedraagt 83,4 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2020 2.390.101 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3) De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2021 € 12.028.105 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2019 2.390.101 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4) de totale loonsom bedroeg in 2019 € 8.548.137. De externe inhuur bedroeg in 2019 € 499.314. Voor 14% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH gemeenten.

Ad 5) In de begroting 2021 bedraagt de overhead € 6.662.818 (zie 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 537.812.801 (zie hoofdstuk 1). De stijging van de indicator heeft voornamelijk te maken met de gedaalde totale lasten van de begroting 2021 ten opzicht van de begroting 2020, vanwege de realisatie van grote infrastructurele projecten in 2020. De kosten van overhead volgen de verwachte materiële en personele prijsontwikkeling.

Bijlage 2

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2021

Inhoudsopgave

1.	Inleiding, achtergronden en kaders.....	65
1.1	Inleiding.....	65
1.2	Van beleid naar uitvoering	65
1.3	Uitgangspunten en randvoorwaarden	66
1.4	Werkgebied van de Vervoersautoriteit	67
2.	Financiële samenvatting.....	68
3.	Programma's.....	69
3.1	Integrale programma's.....	70
3.2	Programma's Openbaar Vervoer	72
3.3	Programma's Autoverkeer	75
3.4	Programma's Fiets- en ketenmobiliteit	77
3.5	Programma's ITS en innovatie	79
3.6	Programma Ketenmobiliteit en OV-knooppunten.....	80
4.	Infrastructuurprojecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid	81
4.1	Verkenningen	82
4.1.1	Verkenningen OV regio Den Haag.....	86
4.1.2	Verkenningen OV regio Rotterdam.....	89
4.1.3	Overige OV-verkenningen	94
4.2	Planstudies.....	96
4.3	Uitwerkingen	97
4.4	Realisatie	101
4.5	In 2019 in gebruik genomen projecten	113
	Bijlagen.....	118
Bijlage A	Grote projecten	119
Bijlage B1	Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger.....	120
Bijlage B2	Kleine projecten: Aanmeldingen 2020	129
Bijlage B3	In 2019 afgesloten kleine projecten	134
Bijlage C	Korte Termijn Aanpak MoVe 2020.....	137
Bijlage D:	Automated Vehicles Last Mile (AVLM)	138
Bijlage E:	R-net.....	139
Bijlage F:	ITS-projecten	140
Bijlage G	Prioritaire Metropolitane Fietspaden	141
Bijlage H	InnOVatie.....	142

Bijlage I	Ketenmobiliteit OV knooppunten.....	143
Bijlage J	Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking	144
Bijlage K	Afkortingenlijst.....	145

1. Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 Inleiding

De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voert de verkeer- en vervoerstaken binnen de Metropoolregio uit, waaronder het ontwikkelen van beleid en het realiseren en subsidiëren van investeringsmaatregelen binnen de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

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

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

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

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

De kleine projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa compact en leesbaar blijft. Er is voor het programma Kleine projecten en voor enige andere programma's een kwalitatieve omschrijving in hoofdstuk 3 opgenomen.

1.2 Van beleid naar uitvoering

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

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

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

- Intelligente Transport Systemen;
- Korte Termijn Aanpak 2020 – 2022;
- InnOVatie;
- Prioritair Metropolitaan fietsnetwerk;

In 2020 volgen nog programma's met een scope voor:

- Ketenmobiliteit annex OV-knooppunten;
- CO₂-reductie.

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 2020 op status/fasering en verwerkt in hoofdstuk 4. In bijlage J zijn de beleidsuitwerkingen kort weergegeven.

1.3 *Uitgangspunten en randvoorwaarden*

Wat we willen bereiken is dat het IPVa inzicht geeft in de belangrijkste projecten en de relevante wijzigingen. We houden het leesbaar door ons in de tekst te beperken tot de hoofdlijnen. In de bijlagen worden de investeringen en bestedingen gedetailleerder weergegeven. De exploitatiekosten openbaar vervoer, beheer- en onderhoudskosten, jaarlijkse bijdragen aan gelieerde partijen en apparaatslasten worden betaald vanuit de BDU-gelden, maar zijn geen projectmatige investeringen. Om die reden maken deze geen onderdeel uit van het IPVa.

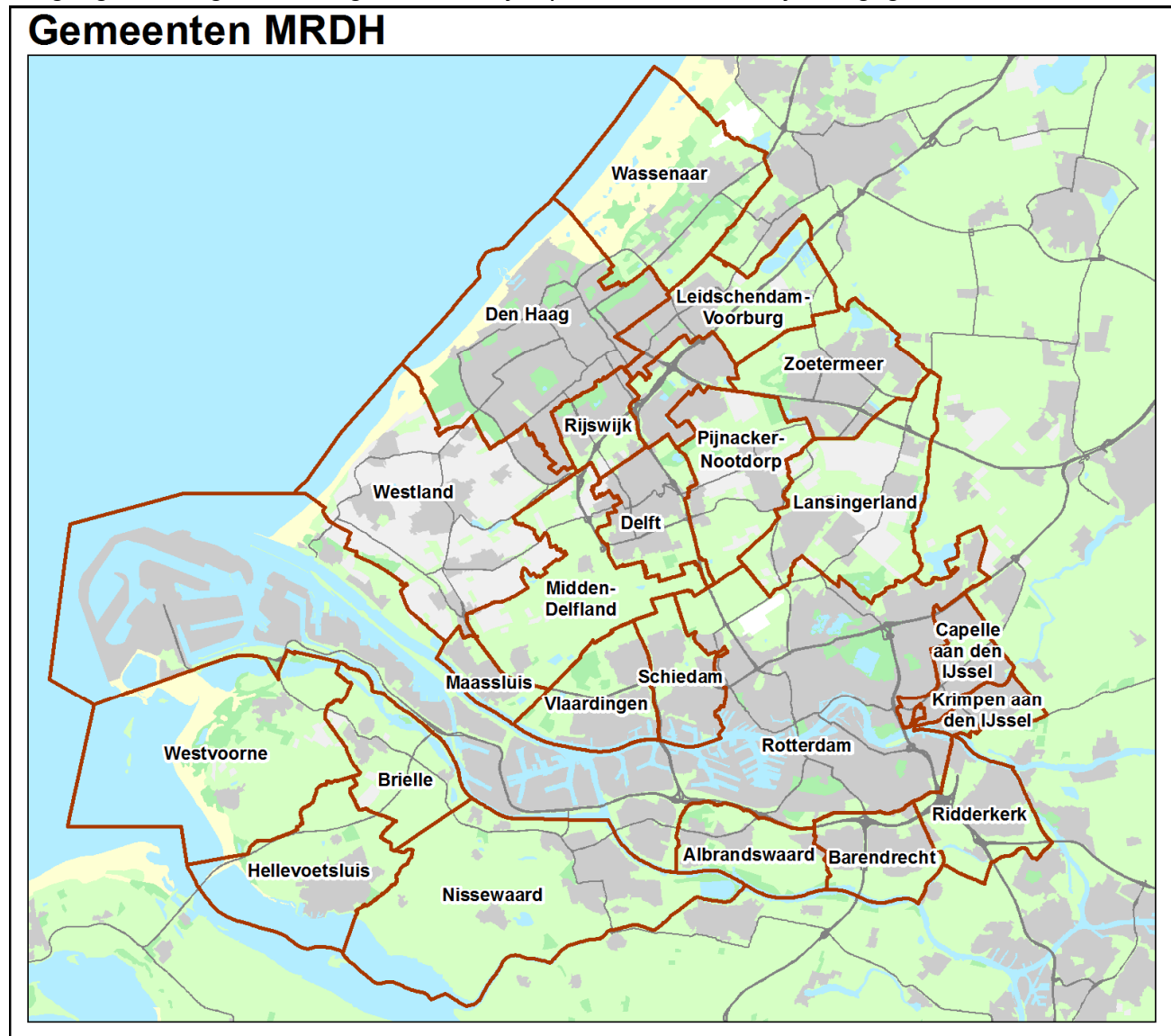
Naast de UAB, heeft het IPVa een basis in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 en de bijbehorende Uitvoeringsregeling.

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

- | | |
|-------------------------|---|
| <u>Verkenningen:</u> | 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 MRDH 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 programma Kleine projecten op basis van de bestedingen in voorgaande jaren. Voor de gehele regio hanteren we voor 2021 een subsidieplafond van € 30 miljoen voor het programma Kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidiegrens van € 5 miljoen subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor overige projecten. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en kleine OV-projecten komen. In het budget zijn ook de reserveringen begrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden opgedragen.

Binnen de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van het ministerie van IenW in het kader van het MIRT (gebiedsprogramma) en nog lopende bijdragen voor programma's als het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.

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

Voor het IPVa 2021 gelden de volgende randvoorwaarden:

- Binnen het jaarlijkse budget voor Kleine projecten is er geen aparte oormerking voor fiets- en ketenmobiliteit, educatie, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur en openbaar vervoer.
- Als er ruimte ontstaat binnen enig programma omdat een subsidie niet wordt aangevraagd of lager wordt beschikt, dan blijft deze financiële ruimte gedurende het jaar beschikbaar voor het betreffende programma.

3. Programma's

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

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

Er zijn ook diverse samenwerkingsprogramma's. Een samenwerkingsprogramma is een geheel van projecten gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst van de MRDH met meerdere partijen met als doel het realiseren van een bepaalde beleidsdoelstelling passend binnen de UAB. Een voorbeeld daarvan is de Korte Termijn Aanpak MoVe 2020, een kortlopend programma in uitvoering in samenwerking met het ministerie van IenW en de provincie Zuid-Holland.

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

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

3.1 Integrale programma's

Korte Termijn Aanpak Mobiliteit en Verstedelijking 2020-2021

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Planning : Realisatie 2020-2021

Investering : € 47,7 miljoen

Subsidie MRDH : € 10 miljoen per jaar

Rol MRDH : Subsidieverlener

De Korte Termijn Aanpak Mobiliteit en Verstedelijking (KTA MoVe) is een onderdeel van het Gebiedsprogramma 'Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag'. De KTA bevat korte-termijn maatregelen die een bijdrage leveren aan doelen en opgaven van het gebiedsprogramma. Voor de periode 2020 – 2021 is door de Programmaraad MoVe een pakket van circa € 47,7 miljoen samengesteld met input van gemeenten en andere regionale partijen. Tussen Rijk, provincie en de MRDH afspraken zijn gemaakt over inhoud en bijdragen voor 2020 en 2021. Dit programma vindt u terug in de bijlagen als KTA MoVe 2020 - 2021.

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

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

De KTA richt zich op de gebieden Westland en Voorne-Putten en op de Algeracorridor, die onderdeel is van de MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam. Daarnaast streven Rijk en regio naar versterking van het OV onder de noemer Adaptieve Ontwikkelstrategie OV en Verstedelijking.

Bij Den Haag zijn de projecten geïntegreerd in een pakket met No Regret-maatregelen Binckhorst. Voor het gebied Zoetermeer is een enkel project belegd bij de Prioritaire Metropolitane Fietsroutes.

Er is ook ruimte voor gedragsmaatregelen, waarvan de praktische uitvoering is belegd bij twee uitvoeringsorganisaties: de [Verkeersonderneming](#) en [Bereikbaar Haaglanden en Rijnland](#). Slimme bereikbaarheidsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting wordt mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement) en door technische maatregelen (dynamisch verkeersmanagement).

Central Innovation District Binckhorst

Doelstelling S.A. : Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties

Planning : Realisatie 2020-2025

Investering : € 137,7 miljoen

Subsidie MRDH : € 41,1 miljoen

Rol MRDH : Subsidieverlener

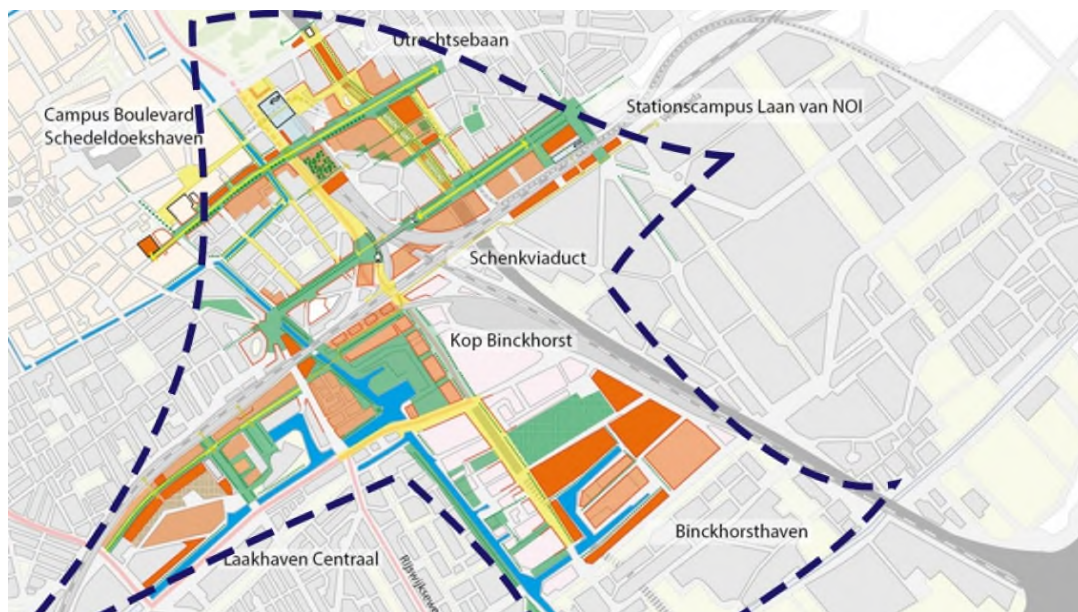
In november 2019 is een bestuursovereenkomst ondertekend over de No-Regret maatregelen voor het Central Innovation District (CID) Binckhorst. Het Rijk, de MRDH, gemeente Den Haag, provincie Zuid-Holland en Leidschendam-Voorburg hebben zich gecommitteerd aan bijdragen, planning en het oprichten van een uitvoeringorganisatie om de No Regret-maatregelen te realiseren.

De lijst met 16 projecten wordt uitgevoerd tussen 2020 en 2024. De financieel omvangrijkste projecten zijn de ombouw en aanpassing van spoorviaducten voor een nieuwe HOV-baan, de HOV-baan zelf tussen de Mercuriusweg en Zonweg, de fietssnelweg Verlengde Velostrada, de fietsroute Trekvliettracé, een tijdelijke uitbreiding meerlaagse fietsenstalling bij station Laan van NOI, Mobility hubs en het herinrichten van de Waldorpstraat tussen station HS en de Binckhorst. De complete lijst van projecten is beschreven in het realisatieplan van 16 juli 2019.

De planning van de ombouw van de spoorviaducten is afhankelijk van de planning van ProRail, waarbij rekening wordt gehouden met bepaalde blokperiodes dat het spoor afgesloten wordt. Om die reden kan de planning voor dat project nog niet hard worden gemaakt.

In 2020 wordt een verdere toedeling van de gemaximeerde budgetten per verstrekker gemaakt. De maximale bijdragen zijn: IenW € 45,7 miljoen, Den Haag € 39 miljoen, provincie Zuid-Holland € 8,9 miljoen en Leidschendam-Voorburg € 3 miljoen.

De Subsidie van de MRDH aan het No Regret-pakket is onderdeel van MIRT verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID/Binckhorst waar de MRDH maximaal € 63 miljoen aan bijdraagt.



3.2 Programma's Openbaar Vervoer

Tram 2024, nieuwe trams Den Haag, realisatie remises en aanpassing traminfrastructuur

Doelstelling S.A.	: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Verkenning
Planning	: Verkenning gereed in 2020, realisatie rond 2024
Investering	: Circa € 188 miljoen infrastructuur, € 60 miljoen remises
Subsidie MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

In februari 2018 heeft de Bestuurscommissie vervoersautoriteit ingestemd met de Topeisen voor nieuwe tramvoertuigen in de Haagse regio. De tramvloot van HTM bereikt het einde van de levensduur, met uitzondering van de RandstadRail-voertuigen, en ze voldoen niet meer aan de wettelijke toegankelijkheidseisen. Afgelopen jaren is een eerste serie van 70 nieuwe, brede, toegankelijke voertuigen aangeschaft en is de infrastructuur hierop aangepast.

Tram 2024 bestaat uit het vervangen van de Oude GTL-trams door circa 60 nieuwe trams, gecombineerd met het moderniseren van de traminfrastructuur op de lijnen 1, 6, 12, 16 naar toegankelijkheid en het breed materieel. Daarnaast vergt de introductie van de nieuwe tramvloot een aanpassing in een bestaande remise en de bouw van een nieuwe remise.



Met dit maatregelenpakket worden doelen behaald om het openbaar vervoer in Den Haag en de omgeving te verbeteren: kortere reistijden, meer capaciteit en een betere toegankelijkheid.



R-Net

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Kansen voor mensen, efficiënt en rendabel

Thema : Reistijdverkorting, kwaliteitsverbetering

Planning : Realisatie 2019 -2024

Investering : € 6,5 miljoen

Subsidie MRDH : € 5,8 miljoen

Rol MRDH : Trekker, subsidieverlener voor fietsvoorzieningen

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

- Spijkenisse – Hellevoetsluis
- Spijkenisse – Brielle
- Rodenrijs metro – Zoetermeer Centrum West
- Rodenrijs metro – Bleiswijk – Zoetermeer – Lansingerland
- Den Haag Leyenburg – Naaldwijk – Schiedam
- Station Delft – Zoetermeer Centrum West

Het aanpassen en vergroten van de capaciteit van fietsvoorzieningen verzorgt de wegbeheerder met 50% subsidie van de MRDH.



Slim en schoon van Strand naar Stad

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Fase : Verkenning

Planning : Realisatie tot 2024

Investing : € 30 miljoen

Subsidie MRDH : € 5 miljoen

Rol MRDH : Ondersteunend aan Den Haag, HTM, NS

Programma met de gemeente Den Haag, HTM, NS en MRDH gericht op nieuwe en duurzame vervoersoplossingen met OV, fiets, auto tussen de drie NS-stations en Scheveningen. Lopende projecten daarin zijn: versnellingsmaatregelen tramlijn 9 inclusief een intercitytram tijdens stranddagen, deelmobiliteitshubs en een reizigersverwijssysteem vanaf de stations naar het strand.

De betrokken partijen hebben een conceptovereenkomst die nader moet worden uitgewerkt op verdeling van kosten per partij naar projecten en planning. Vervolgens kan op korte termijn worden gestart met de uitvoering van de projecten.



3.3 Programma's Autoverkeer

Aansluitingen HWN/OWN

Doelstelling S.A. : Betrouwbaar op weg

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen

Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid

Planning : Realisatie 2019 - 2040

Investering : € 6 miljoen t/m 2022

Subsidie MRDH : € 1,5 miljoen t/m 2022 (opgenomen in Kleine projecten)

Rol MRDH : Trekker aansluitingenprogramma en Subsidieverlener voor projecten

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

Prioritaire aansluitingen	Beperkt probleem en oplossing	Geen of beperkt probleem, maar op middellange termijn wel
• A4 Den Haag zuid • A4 Rijswijk • A15 Hartelweg • A15 Aveling • A4/N11	• A4 Rijswijk centrum • A4 Plaspoelpolder • A13 Kruithuisweg • A15 Groene Kruisweg • A15 Reeweg • A29 Hellegatsplein	• A15 Harmsenknoop • A15 IJsselmondse Knoop • A20 Vlaardingen • A20 Vlaardingen west

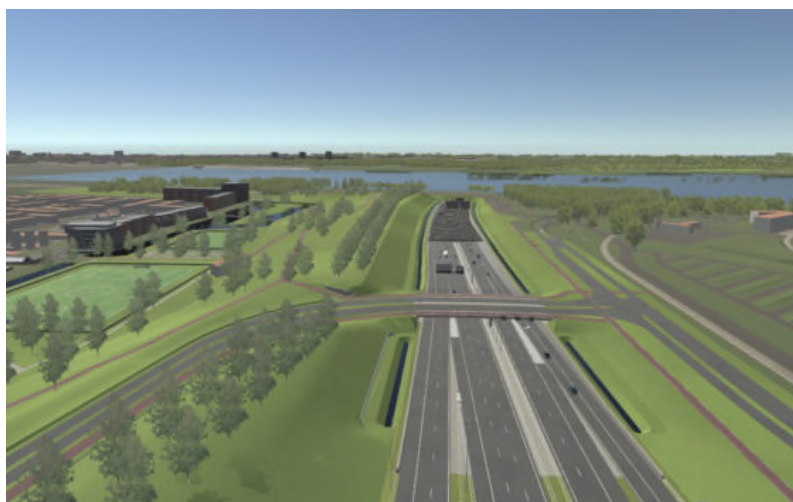
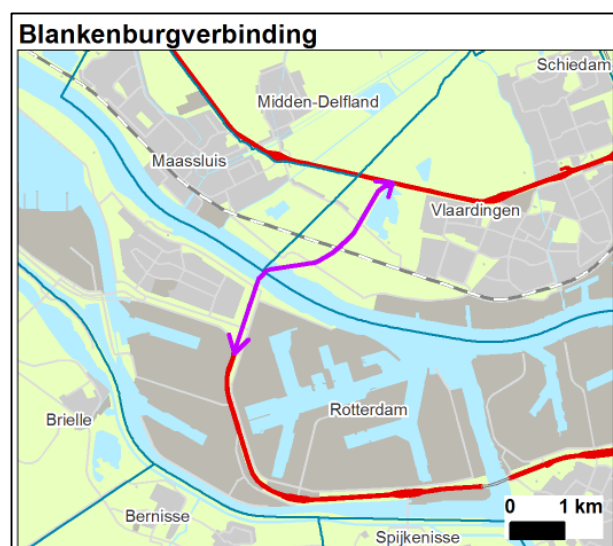
Verdere besluitvorming over uitwerking en realisatie is voorbehouden binnen het programma.

Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)

Doelstelling S.A.	: Betrouwbaar op weg
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed in 2024
Investing	: € 1,1 miljard
Subsidie MRDH	: € 5,45 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener

Rijkswaterstaat legt de Blankenburgverbinding aan: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg. De tunnel komt ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Door de regionale en lokale partijen is een Kwaliteitsprogramma opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door onder meer het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook gaat het programma over extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken.

De subsidies en bijdragen zijn in 2019 volledig verplicht, zodat er na betaling van de facturen geen verdere financiële consequenties zijn voor de MRDH.



3.4 Programma's Fiets- en ketenmobiliteit

Metropolitane fietsroutes

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Kansen voor mensen, Concurrerende economie, netwerkeisen fiets

Thema : Capaciteitsvergroting, reistijdverkorting, verkeersveiligheid, kwaliteitsverbetering

Planning : Planstudie gereed 2020, daarna gefaseerde realisatie

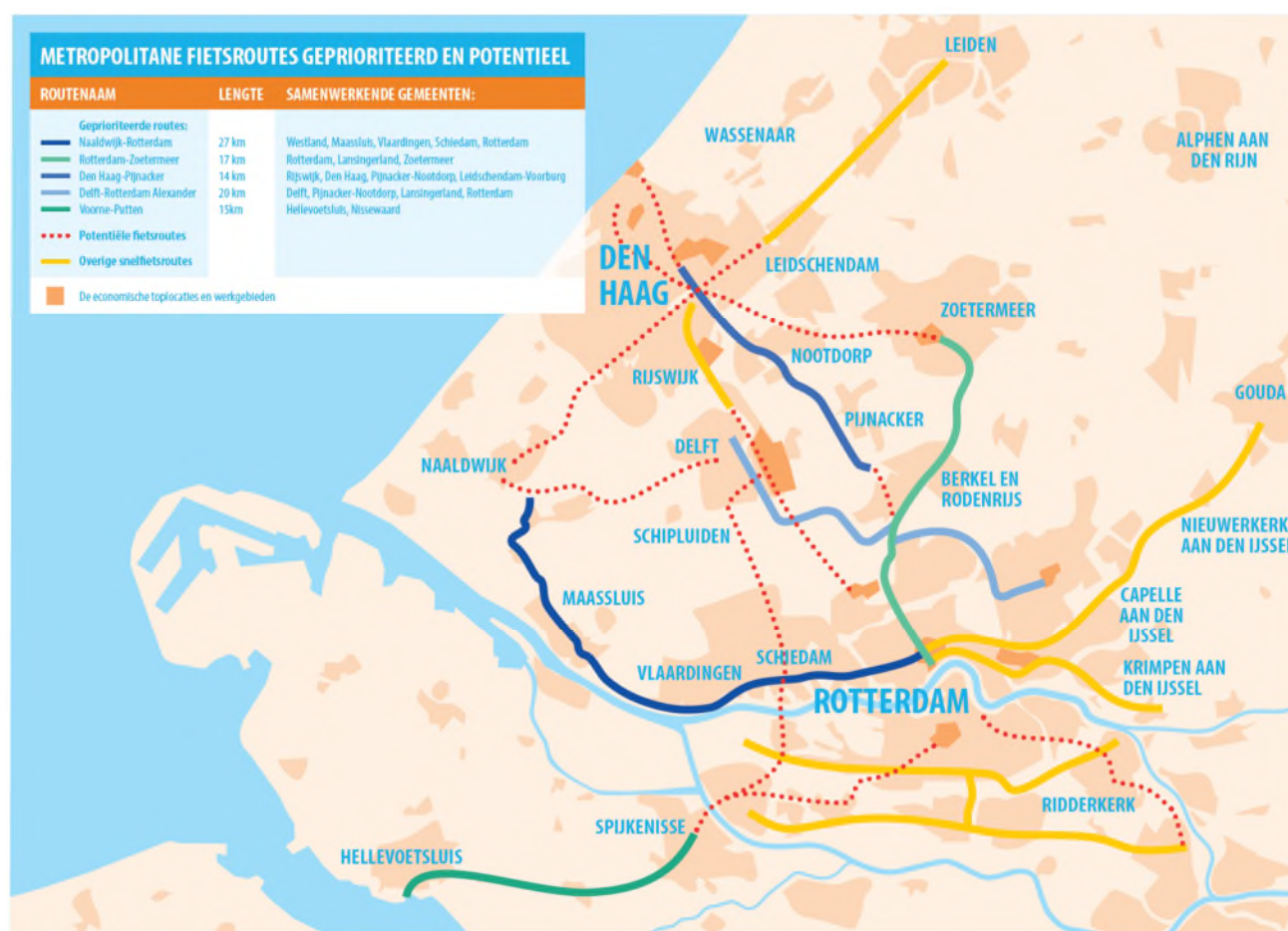
Investering : € 250 miljoen 2020-2030

Subsidie MRDH : € 175 miljoen

Rol MRDH : Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener

De MRDH hanteert een regionaal basisnetwerk voor fietspaden waarvan gewenst is dat het voldoet aan de standaard CROW-eisen. Een deel daarvan wordt opgewaardeerd tot een hoogwaardig niveau om de bereikbaarheid van toplocaties en arbeidsplaatsen te verbeteren: deze fietspaden hebben een intensiteit van meer dan 1.500 fietsers per etmaal en noemen we de Metropolitane fietsroutes.

De Bestuurscommissie vervoersautoriteit heeft de uitvoeringsregeling aangepast en het subsidiepercentage voor Metropolitane fietsroutes tijdelijk verhoogd naar 70% tot 1 januari 2025. De subsidie kan zijn opgebouwd uit meerdere bronnen, de wegbeheerder neemt 30% van de subsidiabele kosten voor zijn rekening. Hiervoor is in december 2019 voorgesteld om in de eerste MRDH begrotingswijziging van 2020 een budget van € 20.346.000,- te reserveren voor deze fietsroutes.



Een belangrijk aspect van deze fietsroutes betreft de realisatie van fietsviaducten en fietstunnels om infrastructuur ongelijkvloers te kunnen passeren. De gemeenten werken gezamenlijk per route, ondersteund door de MRDH, het voorkeustracé uit in een schetsontwerp op routeniveau inclusief raming. Op basis van het schetsontwerp sluiten de gemeenten een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst af over de realisatie met onder andere afspraken over investeringen, verdeling van risico's, fasering, planning, organisatie. Vervolgens werken de gemeenten de projecten op de route verder uit en gaan over tot realisatie.

Voor de volgende geprioriteerde routes worden verkenningen uitgevoerd:

1. Greenport Westland (Naaldwijk) – Rotterdam: van de Greenport in Naaldwijk via Maassluis, Vlaardingen en Schiedam naar Rotterdam Centrum.
2. Zoetermeer – Rotterdam: van het centrum van Zoetermeer via station Lansingerland-Zoetermeer en metrostation Rodenrijs naar het centrum van Rotterdam.
3. Den Haag – Pijnacker: van het Spui in Den Haag via Leidschendam-Voorburg (over de Vliet) naar Ypenburg, Nootdorp en Pijnacker. Deze route bevat een oversteek over de Vliet. Een paar knooppunten zijn opgenomen in CID Binckhorst.
4. Delft – Rotterdam Alexander: van Delft CS langs het TU-terrein over de A13 via Pijnacker-Nootdorp, Berkel en Rodenrijs naar Rotterdam Alexander. Deze route bevat een oversteek over de snelweg A13.
5. Trambaanpad Voorne-Putten: van Hellevoetsluis via het Trambaanpad naar Spijkenisse.

3.5 Programma's ITS en innovatie

Automated Vehicles Last Mile

Doelstelling S.A. : Versnellen van innovatie in mobiliteit

Top-eis : Concurrerende economie,

Thema : Reistijdverkortung, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding

Fase : Verkenning tot en met realisatie

Planning : 2019 - 2024

Investering : € 37 miljoen

Subsidie MRDH : € 15 miljoen

Rol MRDH : Subsidieverlener

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

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

De MRDH stimuleert deze ontwikkelingen door subsidies te verlenen aan acht projecten die in de bijlagen zijn beschreven. De belangrijkste activiteit in dit stadium is het verkennen welke projecten kansrijk zijn. Bij het Haga-ziekenhuis rijdt nu een shuttle.



3.6 Programma Ketenmobiliteit en OV-knooppunten

Verbeteren capaciteit en kwaliteit

Doelstelling S.A.	: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen, kwaliteit van plekken
Thema	: Verhogen betrouwbaarheid, capaciteitsuitbreiding, kwaliteitsverbetering
Fase	: Verkenning, planuitwerking, realisatie
Planning	: 1 ^e tranche realisatie 2021 - 2025
Investering	: € 100 miljoen (indicatie)
Subsidie MRDH	: € 50 miljoen (indicatie)
Rol MRDH	: Subsidieverlener

Het verbeteren van de overstapkwaliteit op de knooppunten maakt het reizen met het openbaar vervoer gemakkelijk, aantrekkelijk en betrouwbaar. MRDH heeft de huidige kwaliteit in beeld gebracht. Gemeenten kunnen in samenwerking met de stationsbeheerders (RET, HTM en ProRail) projecten aanmelden. Deze doorlopen een traject in drie fasen:

Opstart: in deze fase wordt met alle beheerders de opgave en de uit te werken oplossingen bepaald. Het resultaat is een startbesluit met overeenstemming over de doelstelling en inzicht in indicatieve kosten en benodigde projectorganisatie

Planuitwerking: de gemeente en/of stationsbeheerder werkt de plannen uit. Daarbij worden zowel de lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R en reizigersbeleving in samenhang met elkaar verbeterd. Andere beheerders zijn nadrukkelijk partner in de planuitwerking. Het resultaat van deze fase is een door partijen vastgestelde voorkeursvariant en een subsidieaanvraag dan wel samenwerkingsovereenkomst.

Voorwaarden voor een subsidie zijn o.a. integrale planvorming, samenwerking tussen alle beheerders, goede afspraken over beheer na realisatie.



4. Infrastructuurprojecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

Openbaar vervoer

De onderzoeken van de MRDH in het kader van de UAB bevestigen de conclusies uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag, dat het openbaar vervoer in toenemende mate de drager is van het versterken van de agglomeratiekracht van de metropoolregio. In 2019 is binnen het gebiedsprogramma MoVe bovendien de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteit en verstedelijking vastgesteld. Daar is de MRDH mede-opdrachtgever van. In die strategie staan vrijwel alle OV-studies uit de UAB opgenomen.

Inhoudelijk draaien de OV-ingrepen in deze ontwikkelstrategie om vergroting van de capaciteit, verhoging van de snelheid en verbetering van de reisbeleving. De ingrepen in het OV moeten ertoe leiden dat de huidige groei van OV-gebruik met 3% per jaar door kan zetten richting 2040. Het upgraden van het bestaande OV gebeurt daarbij in samenhang met binnenstedelijke verstedelijking en locatieontwikkeling en mobiliteitstransitie.

In 2020 zal MRDH met haar partners alle studies en OV-projecten programmatisch aansturen in drie deelprogramma's:

- Een programma spoorlijn Leiden-Dordrecht, met als resultaat een preverkenning eind 2020.
- Een ontwikkelprogramma regio Rotterdam
- Een ontwikkelprogramma regio Den Haag

Wegenstructuur

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

Ketenmobiliteit

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

4.1 Verkenningen

MIRT verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID/Binckhorst

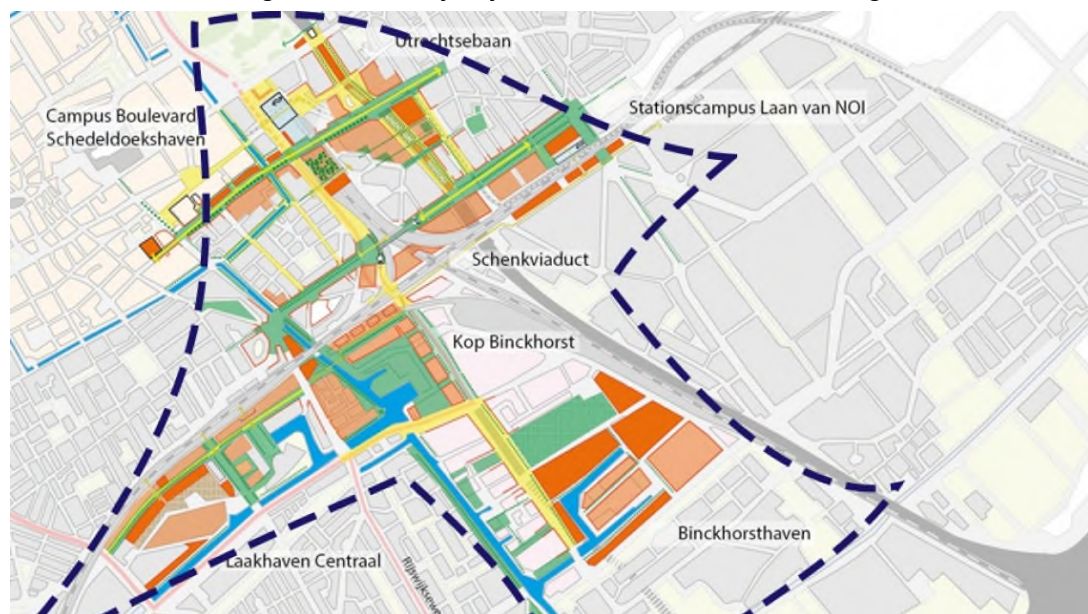
Doelstelling S.A.	: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Concurrerende economie, Kansen voor mensen, duurzame regio
Thema	: Verstedelijking, reistijdverkortung, capaciteitsvergroting, CO ₂ -reductie
Fase:	: Verkenning
Planning	: Verkenning gereed eind 2019, realisatie 1 ^e fase no regretpakket 2020-2025
Investering	: Circa € 419 miljoen (waarvan voor no regret € 137 miljoen)
Subsidie MRDH	: Indicatie € 63 miljoen
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Den Haag

De centrale doelstelling voor deze MIRT-verkenning is het ontwikkelen van een voorkeursalternatief voor het verbeteren van de duurzame bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District (CID)– Binckhorst. Het verbeteren van de bereikbaarheid met het OV en langzaam verkeer van het gebied is een voorwaarde voor het kunnen ontwikkelen van 23.300 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen in het gebied. Het levert ook een belangrijke bijdrage aan het oplossen van NMCA-knelpunten in het OV in het gebied en 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 intercystations, 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. De eerste fase van de verkenning (zeef 1) is in het najaar van 2019 afgerond. Naar verwachting kan op basis van de gehele verkenning eind 2020 een voorkeursbesluit genomen worden.

Tijdens het BO-MIRT van november 2019 is de overeenkomst No-Regret pakket getekend met maatregelen ad € 137 miljoen. Deze maatregelen zijn op het gebied van OV, fiets en duurzame mobiliteit en worden in de periode 2020-2024 uitgevoerd als voorloper voor de definitieve oplossing.



MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

Doelstelling S.A.	: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Kansen voor mensen, Concurrerende Economie, CO2 reductie
Thema	: Verstedelijking, Reistijdverkorting, Capaciteitsvergroting
Fase:	: Verkenning
Planning	: Verkenning 2021, Realisatie 2024-2028
Investering	: “meest voor de hand liggende variant” is € 687 miljoen, inclusief Algeracorridor
Subsidie MRDH	: Indicatie circa € 100 miljoen
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Rotterdam

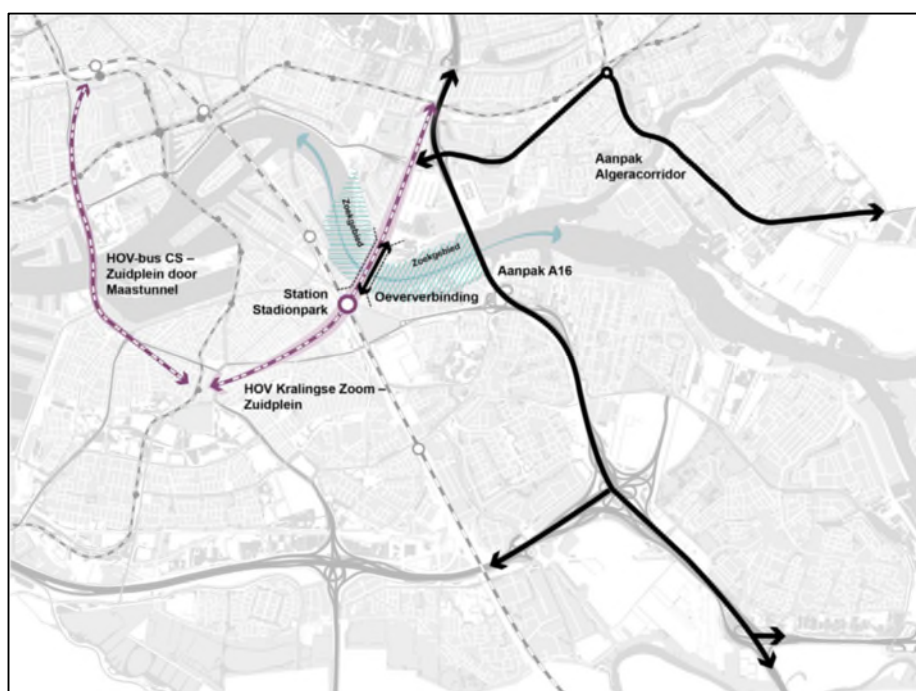
Rijk en regio hebben tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) besloten een MIRT-verkenning te starten. Het centrale doel van deze verkenning is het ontwikkelen van een voorkeursalternatief voor de verdere (OV-gerelateerde) verstedelijking van de Rotterdamse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

De verkenning richt zich op mogelijkheden in het oostelijk deel van de Rotterdamse regio om de (multimodale) bereikbaarheid te verbeteren door onder andere het realiseren van een extra oeververbinding.

Andere doelen die in de verkenning worden meegenomen zijn de kansen voor verstedelijking en toplocaties, kansen voor mensen in met name Rotterdam-Zuid en de stedelijke leefkwaliteit. Concrete onderzoekpunten zijn de Algeracorridor, de mogelijkheden voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in de Maastunnel en maatregelen op de A16. De meest voor de hand liggende variant bestaat uit een multimodale oeververbinding, een HOV-verbinding Kralingse Zoom-Zuidplein, een nieuw station Stadionpark, maatregelen op de A16 en op de Algeracorridor.

In het BO-MIRT van november 2020 is de startbeslissing genomen en de notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld. De MIRT-verkenning is gericht op de nadere uitwerking van bereikbaarheidsmaatregelen om vervolgens te komen tot een voorkeursalternatief en besluitvorming daarover. De verwachte doorlooptijd van de MIRT verkenning Oeververbinding regio Rotterdam is ca. 1,5 tot 2 jaar, dus tot medio 2021. Rijk en regio hebben samen € 526 miljoen euro gereserveerd voor deze maatregelen: de minimale zekerstelling om de verkenning te starten.

Hiernaast: de scope van de MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam



MIRT Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland

Doelstelling S.A.	: Betrouwbaar op weg
Top-eis	: Concurrerende economie/netwerkeis wegennet
Fase	: Verkenning
Planning	: Besluit over mobiliteitsopgaven in het BO MIRT van najaar 2020
Investering	: KTA 2020 € 7,3 miljoen, middellange termijn nader te bepalen
Subsidie MRDH	: KTA 2020 € 1,95 miljoen, middellange termijn nader te bepalen
Rol MRDH	: Subsidieverlener KTA, meedenkend aan onderzoek

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

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

Er wordt gewerkt aan vier producten:

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

In 2020 zullen de resultaten, de maatregelen, de bekostiging en de afspraken tussen partijen worden opgesteld.



MIRT Gebiedsuitwerking Voorne-Putten

Doelstelling S.A.	: Betrouwbaar op weg
Top-eis	: Concurrerende economie (betrouwbaarheid), netwerkeisen weg
Fase	: Verkenning
Planning	: Verkenning gereed tweede kwartaal 2021
Investering	: Nader te bepalen
Subsidie MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever

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

In november 2018 is de probleemanalyse afgerond en is bepaald welke oplossingen en/of maatregelpakketten onderzocht moeten worden op hun doelbereik. De effecten van de maatregelen zijn in 2019 in beeld gebracht en er zijn vervolgstappen bepaald, een verdieping van de maatregelen. De beoogde vervolgstappen zullen, als onderdeel van het Gebiedsprogramma in 2020-2021 nader worden uitgewerkt en voorgelegd worden in het BO MIRT.



4.1.1 Verkenningen OV regio Den Haag

Versnelling tram Den Haag

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Top-eis : Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO₂-reductie

Thema : Reistijdverkortung, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering

Planning : Verkenning; planstudie en realisatie korte termijnmaatregelen t/m 2022

Investering : Nader te bepalen

Subsidie MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

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

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

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



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

Binnen de exploitatie kan verder worden gedacht aan het aanbrengen van semi-transparant glas in de bestuurderscabine waardoor de trambestuurder minder wordt afgeleid of interactie heeft met passagiers, met als doel bevordering van de rijtijd en betrouwbaarheid. In de exploitatie kan worden gedacht aan een alternatieve dienstregeling: bijvoorbeeld een onderscheid in lokale- en express-diensten, of hoogfrequent/spoorboekloos rijden.

Drie verkenningen

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV, verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Kansen voor mensen

Thema : Capaciteitsvergroting

Fase : Verkenning

Planning : Verkenningen in 2020

Investering : Nader te bepalen

Subsidie MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met gemeenten en HTM

RandstadRail lijnen 3 en 4 gekoppeld rijden Leyenburgcorridor

De lightraillijnen 3 en 4 tussen Zoetermeer en Den Haag Zuidwest groeien jaarlijks met 3% per jaar. In Den Haag zuidwest en centraal Den Haag vindt eveneens een substantiële verstedelijking plaats. Om deze groei door te kunnen zetten, is allereerst een verlenging van de lightrailvoertuigen op deze OV-lijnen nodig (Leyenburgcorridor). De verlenging bestaat uit het koppelen van voertuigen en het geschikt maken van perrons voor de lengte van deze gekoppelde voertuigen.



Den Haag zuidwest, Westland, Rijswijk, Delft

De MRDH verkent samen met de gemeenten Den Haag, Rijswijk, Delft en Westland en met de HTM de toekomstige mogelijkheden van het OV-netwerk in dit gebied. Met name een OV-ontsluiting tussen de verdichtingslocatie Den Haag zuidwest en de spoorlijn Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam-Dordrecht is een opgave, voortvloeiend uit de Schaalsprong OV Den Haag. Daarnaast richt de verkenning zich op de wijzigingen in de infrastructuur van de verbindingen tussen het Westland en Delft Reinier de Graaff, en de spoorlijn Den Haag- Delft.



Verkenning Koningscorridor en Leyenburgcorridor

De MRDH verkent met de HTM en de gemeente Den Haag op welke manier de OV-corridors Scheveningen-Binckhorst-Delft/Zoetermeer (Koningscorridor) stapsgewijs kunnen ontwikkelen tot volwaardige en hoogfrequente lightrailverbindingen.

Dezelfde partners verkennen eveneens de Leyenburgcorridor tussen Zoetermeer-Den Haag centrum en Den Haag zuidwest. De verkenningen richten zich op infrastructurele ingrepen als kruisingen, vrijliggende tracés, kunstwerken, tunnels, haltes enzovoort, met het doel om de reistijd en de capaciteit op deze corridors substantieel te verbeteren. Deze OV-lijnen functioneren als drager voor de verdere stedelijke ontwikkeling van de regio.



4.1.2 Verkenningen OV regio Rotterdam

Versnelling tram Rotterdam

Doelstelling S.A.	: Verbetering kwaliteit en efficiency OV, verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO ₂ -reductie
Thema	: Reistijdverkortung, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering
Planning	: Verkenning; planstudie en realisatie korte termijnmaatregelen t/m 2022
Investering	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met RET en Rotterdam

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

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

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



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

Binnen de exploitatie kan verder worden gedacht aan het aanbrengen van semi-transparant glas in de bestuurderscabine waardoor de trambestuurder minder wordt afgeleid of interactie heeft met passagiers, met als doel bevordering van de rijtijd en betrouwbaarheid. In de exploitatie kan worden gedacht aan een alternatieve dienstregeling: bijvoorbeeld een onderscheid in lokale- en express-diensten, of hoogfrequent/spoorboekloos rijden.

Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse centrum

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO₂-reductie

Thema : Kwaliteitsverbetering OV knooppunten

Planning : Verkenning; planstudie en realisatie vanaf 2021

Investering : Nader te bepalen

Bijdrage MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Subsidieverlener

Bus- en metrostation Spijkenisse Centrum is een belangrijke knoop in het vervoer tussen Voorne-Putten en Rotterdam. Busreizigers vanuit Hellevoetsluis en Brielle stappen hier over op de metro; bewoners uit Spijkenisse pakken de fiets. De gemeente Nissewaard bouwt de komende jaren 1.000 a 1.500 nieuwe woningen in het centrum van Spijkenisse. De insteek is om het forensenverkeer niet te laten toenemen: enerzijds om de leefbaarheid in de stad te vergroten en anderzijds om de bestaande ontsluitingswegen niet verder te belasten. De bruggen op de ontsluitingswegen vormen een bottleneck in de afwikkeling van verkeer; ze zijn tevens storingsgevoelig.

De gemeente wil daarom het bus- en metrostation Spijkenisse centrum aanpassen en verbeteren.

Door de kwaliteit van dit OV-knooppunt te verbeteren wordt het voor de huidige, maar zeker ook voor toekomstige bewoners, aantrekkelijk om met het openbaar vervoer te reizen.

De verkenning richt zich op meer en betere fietsenstallingen, het omzetten van parkeerterrein naar P&R, het aantrekkelijker inrichten van de openbare ruimte met looproutes, en het verbeteren van de layout van bushaltes en busopstelplaatsen. Met de RET wordt gesproken over de mogelijkheden om het metrostation een upgrade te geven.



Drie verkenningen

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV, verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Fase : Verkenning

Planning : gereed in 2020 en 2021

Investering : Nader te bepalen

Bijdrage MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met gemeenten en vervoerders

Plan ander tramnet Rotterdam

In de OV-visie Rotterdam 2040 is geconstateerd dat het tramnet te weinig bijdraagt aan de stedelijke ontwikkeling en reizigersgroei in het mobiliteitssysteem. Het doel van deze studie is om het tramnet zodanig te optimaliseren dat het, net als het metronet, een substantiële bijdrage gaat leveren aan de stedelijke ontwikkeling en leefbaarheid van de regio Rotterdam.



Verhoging capaciteit metronet Rotterdam

In de OV-visie Rotterdam 2040 en de adaptieve ontwikkelstrategie Mobiliteit en Verstedelijking is geconstateerd dat een uitbreiding van de metrofrequentie op het gehele metronet (incl. E-Lijn) tussen 2025 en 2030 een hoge maatschappelijke impact heeft op de reizigers en de verstedelijkingsplannen. De eerste analyses laten zien dat het aantal reizigers op het hele metronet jaarlijks met 4% groeit en er binnen enkele jaren op meerdere plekken in het metronet capaciteitsknelpunten ontstaan. De studie richt zich op frequentieverhoging in de spits van de huidige 18 naar maximaal 24 diensten per uur, met daarnaast onderzoek naar infravraagstukken, stallingscapaciteit, veiligheid en omgevingshinder.



Automatische metro 2040.

Indien de vervoersvraag in de metro structureel met 3-4% per jaar blijft groeien, zal rond eind jaren 30, ook na een frequentieverhoging, het metrosysteem haar maximumcapaciteit bereiken. Een systeemsprong naar (deels) automatische metro's is dan de enige optie om het systeem verder te laten groeien. Deze verkenning vindt parallel plaats aan de verkenning naar de frequentieverhoging voor de metro op middellange termijn.



HOV ontwikkelingen Maastunnel-Zuidplein 2025

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Top-eis : Kansen voor mensen, Concurrerende economie, Efficiënt en rendabel

Fase : Verkenning

Planning : Verkenning 2020, Realisatie in periode 2021-2025

Investering : € 45 miljoen en KTA € 3,5 miljoen (benuttingspakket MIRT- verkenning Oeververbinding)

Bijdrage MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met RET en Rotterdam

Het verbeteren van de OV-verbindingen via de bestaande Rotterdamse oeververbindingen waar op middellange termijn een meer hoogwaardige OV kwaliteit kan worden gerealiseerd. Daarmee worden (toekomstige) capaciteitsknelpunten in het huidige binnenstedelijk OV-systeem verminderd. Het levert een bijdrage aan de verstedelijkingsopgave en het mitigeren van vervoersarmoede in Rotterdam-zuid (laag aantal banen binnen 45 minuten in bereik). De planstudie betreft concreet het verbeteren van de bestaande busverbinding door de Maastunnel. Uit de OV-visie Rotterdam blijkt dat er een vervoerpotentieel is voor in ieder geval een HOV-bus.



4.1.3 Overige OV-verkenningen

Preverkenning Leiden-Dordrecht

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen, efficiënt en rendabel

Thema : Capaciteitsvergroting; verkorting reistijd

Fase : Preverkenning

Planning : Preverkenning gereed eind 2020

Investering : Nader te bepalen

Bijdrage MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met lenW

In de zuidelijke Randstad worden tot 2040 circa 190.000 nieuwe woningen langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Rotterdam-Dordrecht) en het metropolitaan OV gebouwd. De belangrijkste economische toplocaties en groengebieden liggen hier eveneens langs of in de nabijheid. Een prognose is dat het OV-gebruik jaarlijks met gemiddeld 3% groeit, wat gelijk is aan een verdubbeling van het aantal passagiers in 2040 ten opzichte van 2017. Tussen 2030 en 2040 is hoe dan ook investeren in doorontwikkeling van deze spoorlijn nodig, om als drager van de stedelijke, economische en andere maatschappelijke ontwikkeling van het gehele gebied te fungeren. In 2020 starten MRDH en lenW met alle andere betrokkenen een preverkenning op. Die leidt einde 2020 tot een MIRT-besluit met daarin de bekostiging, een plan voor de infra-investering, het vervoersconcept, stations en alle relevante omgevingsaspecten.



Ontwikkelstrategie Zoetermeer Rotterdam

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen, efficiënt en rendabel

Thema : Capaciteitsvergroting; verkorting reistijd

Fase : Verkenning

Planning : Nader te bepalen

Investering : Nader te bepalen

Bijdrage MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met Zoetermeer, Lansingerland en Rotterdam

In 2019 is de gebiedsuitwerking Middengebiet afgerond. De MRDH en de gemeenten Zoetermeer, Lansingerland en Rotterdam starten op basis daarvan een ontwikkelstrategie met als oogmerk de OV-bereikbaarheid tussen Zoetermeer en Rotterdam aanzienlijk te verbeteren. De verstedelijkingsplannen in dit gebied spelen hier een belangrijke rol in. We werken aan een stappenplan/ ontwikkelpad tot 2040, met als eindbeeld een OV-verbinding van lightrailkwaliteit.



4.2 Planstudies

A4 Passage Poorten en Inprikkers

Doelstelling S.A.	: Betrouwbaar op weg
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	: Planstudie
Planning	: Planuitwerkingsfase gereed in 2021
Investering	: € 248 miljoen Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012)
Subsidie MRDH	: € 18 + € 4,9 miljoen (op basis van bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan en het besluit bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 30 januari 2019)
Rol MRDH	: Subsidieverlener

Op 12 november 2012 hebben het Rijk, provincie Zuid-Holland (PZH) en het Stadsgewest Haaglanden (met als rechtsopvolger de MRDH) het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' getekend. Daarin zijn afspraken gemaakt over de realisatie en financiering van een samenhangend pakket aan infrastructuurprojecten dat de bereikbaarheid van de Haagse regio moet verbeteren. Deze projecten zijn essentiële schakels in het netwerk van de Zuidvleugel en van belang voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in dit deel van de regio. De maatregelen uit dat pakket worden tot 2028 uitgevoerd. De deelprojecten betreffen:

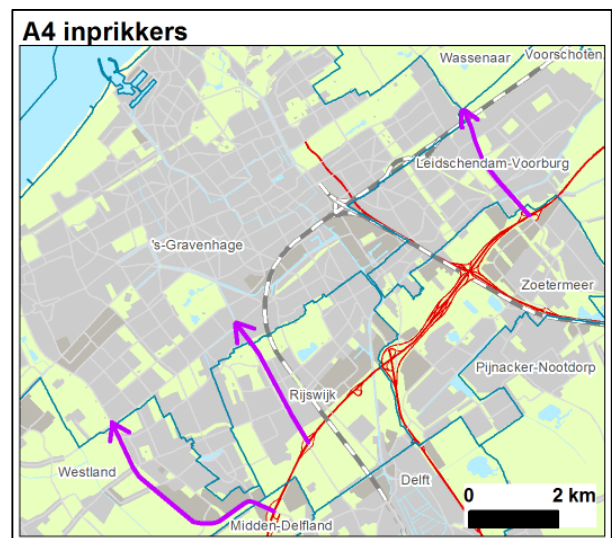
- A4 Passage (RWS)
- N14 (RWS)
- N211 Wippolderlaan (provincie Zuid-Holland)
- Kruising Erasmusweg/Lozerlaan (Den Haag-provincie Zuid-Holland)
- Prinses Beatrixlaan (Rijswijk)

Het ministerie van IenW betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief het vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen Beatrixlaan en Den Hoorn en aanpassingen aan de N14. In het voorjaar van 2020 worden meekoppelkansen voor fietsroutes en ecologie uitgewerkt waarbij mogelijk ook een bijdrage van de MRDH wordt verwacht (indicatie 5 miljoen euro). De provincie Zuid-Holland heeft al enige maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute genomen.

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

Voor de Prinses Beatrixlaan is een alternatief voorstel met een verschoven maaiveld-variant uitgewerkt waar de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit over heeft genomen. Rijswijk en de MRDH betalen aan deze oplossing, waarbij voor een deel nog wordt gezocht naar ontbrekende middelen.

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



4.3 Uitwerkingen

Nieuw Reijerwaard

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Thema : Capaciteitsuitbreiding

Fase : Uitwerking

Planning : Realisatie 2020-2022

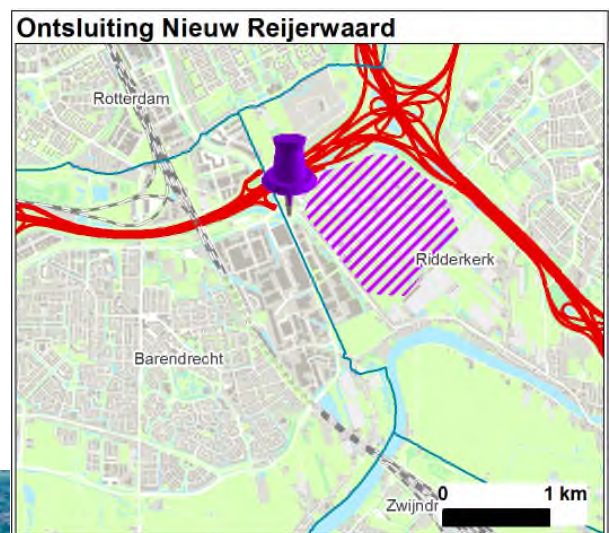
Investering :

Subsidie MRDH : € 5,25 miljoen

Rol MRDH : Subsidieverlener

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

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



Hart van Zuid (Rotterdam)

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Fase : Uitwerking

Planning : Start 2020, oplevering 2024

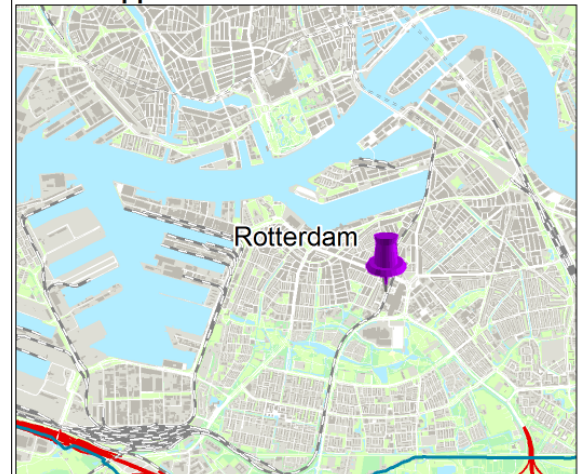
Investering : Niet bekend

Subsidie MRDH : € 12 miljoen.

Rol MRDH : Subsidieverlener

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

OV knooppunt Hart van Zuid



Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid

Doelstelling S.A.	: Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen
Thema	: Capaciteitsvergroting
Fase	: Uitwerkingsfase
Planning	: Realisatie 2020 -2022
Investing	: € 10 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 10 miljoen
Rol MRDH	: Trekker

Het spoor tussen de haltes Laan van NOI en Leidschenveen wordt nu door zowel de tramlijnen naar Zoetermeer als naar Rotterdam gebruikt, het zogenaamde samenloopdeel. Het gaat specifiek om het baanvak Laan van NOI – Voorburg 't Loo –Leidschendam-Voorburg – Den Haag Forepark. Hier rijden metro's van de E-lijn en light-railtrams lijn 3 en lijn 4 gezamenlijk in een hoge frequentie over hetzelfde spoor.



Op termijn is er vanwege de groei van het aantal passagiers op alle lijnen een totale frequentieverhoging naar 30 per uur dringend gewenst.

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

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

Treinsporen station Schiedam centrum

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Top-eis : Niet direct; wel lange termijn concurrerende economie, kansen voor mensen, CO2-reductie

Thema : Capaciteitsvergroting

Fase : realisatiefase

Planning : Uitwerking in 2019, Realisatie in 2025

Investering : Maximaal € 40 miljoen

Bijdrage MRDH : € 6,6 miljoen

Rol MRDH : Ondersteunen IenW en ProRail

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



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

- meer robuustheid te creëren op de sporen tussen Den Haag en Rotterdam en een hogere treinfrequentie per 2025;
- behoud van de Intercity-status van station Schiedam Centrum;
- een betekenisvolle stap te zetten naar volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam;
- alle perrons op Schiedam Centrum te blijven gebruiken;
- het gebruik van de Hoekse Lijn sporen te continueren door ze te integreren in het spoortraject Den Haag-Rotterdam;
- de aanlanding van de Eurostar op perron 1 van Rotterdam Centraal goed te regelen.

Randvoorwaarde is dat Rijk en regio de kosten gezamenlijk dragen op basis van 50/50 en een maximum van € 40 miljoen exclusief BTW. De MRDH heeft voor dit project een bedrag van € 6,6 miljoen gereserveerd.

4.4 Realisatie

H6-weg (Hoek van Holland)

Doelstelling S.A. : Betrouwbaar op weg

Fase : Realisatie

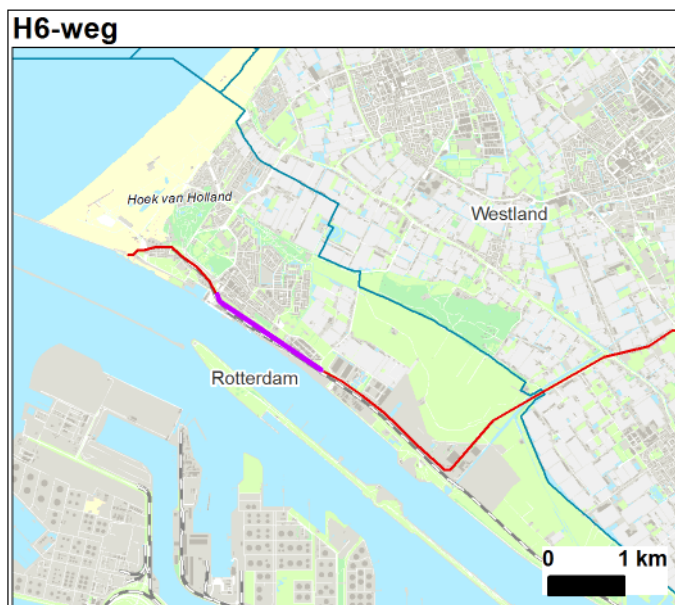
Planning : Gereed in 2020

Investering : € 17,7 miljoen

Subsidie MRDH : € 8,6

Rol MRDH : Subsidieverlener

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



Tramlijn 19 Delft

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel

Thema : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering

Fase : Realisatie

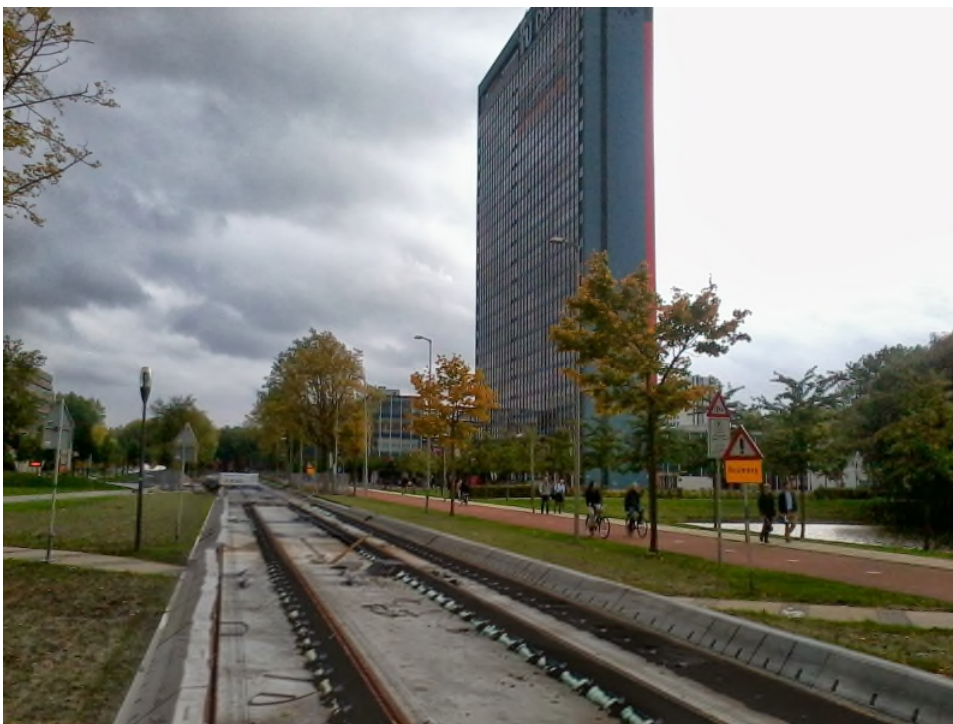
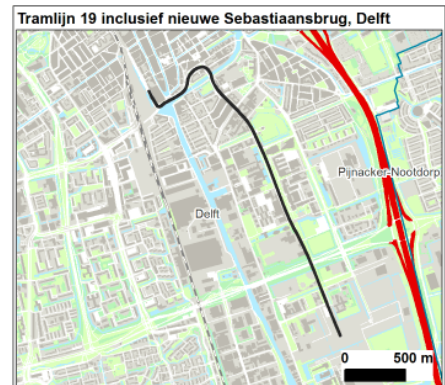
Planning : Eind 2020 tot medio 2021 realisatie in TU-wijk gereed

Investing : € 47,6 miljoen

Bijdrage MRDH : € 38,4 miljoen

Rol MRDH : Opdrachtgever

De aanpassingen aan tramlijn 19 hebben de komende jaren alleen nog betrekking op het tracé in Delft. Ter hoogte van de spoortunnel wordt het tramspoor op een definitieve locatie gelegd. Na realisatie van de Sebastiaansbrug kan aansluiting plaatsvinden op het al aangelegde tramspoor in de TU-campus in Delft.



Sint Sebastiaansbrug te Delft

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel

Thema : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering

Fase : Realisatie

Planning : Brug gereed Q2 2020

Investing : € 26,4 miljoen

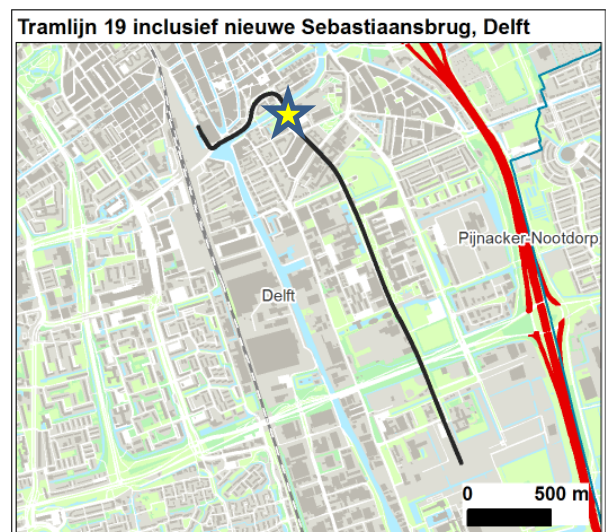
Subsidie MRDH : € 7,0 miljoen, PZH € 9,4 miljoen en Delft € 10,0 miljoen

Rol MRDH : Opdrachtgever

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

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

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



Knooppunt Alexander Rotterdam

Doelstelling S.A.	: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed 2020
Investing	: € 12 miljoen
Subsidie MRDH	: € 7,71 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener

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

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

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



Frequentieverhoging E-Lijn - keerspoor Pijnacker

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen

Thema : Capaciteitsvergroting

Fase : realisatie

Planning : realisatie 2019-2021

Investing : € 22,85 miljoen

Subsidie MRDH : € 9,05 miljoen, rest RET

RoI MRDH : Trekker

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



Tramlijn 1 Scheveningen-Delft, no-regrets

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Top-eis : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel

Thema : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering

Fase : Realisatie

Planning : Gereed 2024

Investing : € 25,5 miljoen

Subsidie MRDH : € 14,5 miljoen

Rol MRDH : Subsidieverlener aan HTM en gemeente Den Haag

Tramlijn 1 verbindt de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Delft en moet voor 2024 geschikt zijn voor R-net materieel. De werkzaamheden zijn gericht op het aanpassen van de perrons voor breed materieel, het opheffen van conflicten in het profiel van vrije ruimte en het verbeteren van de halte-toegankelijkheid.

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



Inmiddels is het poerenspoor Scheveningseweg vervangen. Er is subsidie verleend voor tracé Duinstraat-Prins Willemstraat (€1,0 miljoen). De subsidies voor de resterende tracédelen in Den Haag worden in 2020 verleend. Overige maatregelen langs het tracé vergen een nadere uitwerking in het programma Tram 2024.

Rotterdamsebaan (Rijswijk, Den Haag)

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)

Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding

Fase : Realisatie

Planning : Gereed in 2020

Investering : € 500 miljoen +

Subsidie MRDH : € 497 miljoen (inclusief bijdrage IenW)

Rol MRDH : Subsidieverlener

De Rotterdamsebaan is een verbinding tussen knooppunt Ypenburg en de Centrumring van Den Haag. De Rotterdamsebaan wordt aangelegd als boortunnel onder Voorburg-West en sluit aan op de Binckhorstlaan. De verbinding is nodig vanwege de problematische bereikbaarheid van de centrale zone van Den Haag en de verwachte economische ontwikkelingen. Na de openstelling medio 2020, verbetert de leefbaarheid in Voorburg en langs de Haagweg te Rijswijk. De totale kosten voor dit project bedragen € 497 miljoen.



De Grote Kruising (Krimpen aan den IJssel)

Doelstelling S.A. : Betrouwbaar op weg

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)

Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding

Fase : Realisatie

Planning : Gereed in 2022

Investing : € 33,8 miljoen, waarvan € 19 miljoen onderhoud en € 14,8 miljoen verbetering

Subsidie MRDH : € 4,9

Rol MRDH : Subsidieverlener

Het project De Grote Kruising in Krimpen aan den IJssel betreft een groot onderhoudswerk, waarin tegelijkertijd maatregelen worden getroffen voor de verbetering van de doorstroming van het autoverkeer, het busverkeer en de fietsers. Het project is, als onderdeel van de Algeracorridor, opgenomen in de KTA MoVe 2020. De provincie Zuid-Holland en het Ministerie van IenW dragen bij aan de verbeteringsmaatregelen.

Het belangrijkste element uit het project is de wijziging van het halteren van de bussen. In plaats van te halteren bij het huidige busstation in het centrum, gebruiken de bussen straks langshaltes tussen de kruising en de Algerabrug. Hierdoor wordt de ingreep van het busverkeer in de verkeersregeling aanzienlijk minder, wat ten gunste komt aan de doorstroming van het autoverkeer. Een tweede element is een aanpassing waardoor de wisselstrook gelijktijdig kan worden gebruikt met ander verkeer richting centrum. Ook dit komt de doorstroming van het autoverkeer ten goede. Er worden ook diverse verbeteringen aangebracht voor de fietsers.

De totale KTA 2020 subsidie aan het project is € 14,8 miljoen, waarvan de MRDH € 4,9 miljoen voor haar rekening neemt. Het Ministerie stort zijn bijdrage in de BDU; deze wordt geïncorporeerd met de subsidie van de MRDH.



Fietsviaduct A4 bij Ypenburg (Den Haag)

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Fase : Realisatie

Planning : Gereed in 2020

Investering : € 12 miljoen

Subsidie MRDH : € 8,9 miljoen

Rol MRDH : Subsidieverlener

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

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

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

Begin 2020 moet het viaduct klaar zijn.



Oostelijke Randweg (Pijnacker)

Doelstelling S.A. :

Fase : Realisatie
Planning : Gereed in 2020
Investering : € 10 miljoen +
Subsidie MRDH : € 5,0 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener

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

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

Naar verwachting is begin 2020 de gehele weg gereed.



Fiets/voetgangerstunnel station Delft Campus

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Fase : Realisatie

Planning : Start realisatie eind 2019, gereed voorjaar 2021.

Investering : € 8,4 miljoen

Subsidie MRDH : € 7,6 miljoen (inclusief indexering), overig deel gemeente Delft

Rol MRDH : Subsidieverlener

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

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



A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)

Fase : Realisatie

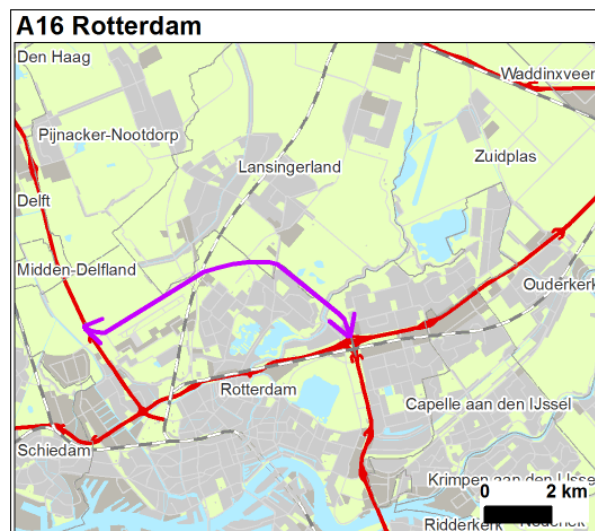
Planning : Gereed in 2024

Investering : € 1 miljard (circa)

Bijdrage MRDH : € 64,9 miljoen

Rol MRDH : Bijdrage aan inpassing

Dit project omvat de realisatie van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en de A16. De weg wordt voor een groot gedeelte aangelegd op de huidige locatie van de N209 langs Rotterdam-The Hague Airport. Vanaf de Bergweg-Zuid tot en met de Rotte wordt de weg aangelegd in een half-verdiepte tunnel door het Lage Bergse Bos. Met de aanleg van dit deel van de A16 verbeteren de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Rotterdam en het noordelijke deel van de Rotterdamse regio, verbetert de doorstroming op de A13 en A20 en wordt het onderliggend wegennet voor een groot gedeelte ontlast. De MRDH heeft in 2017 in totaal € 64,9 miljoen beschikbaar gesteld voor extra maatregelen ten behoeve van een goede inpassing van de weg, waaronder een akoestisch landschap, de tunnel op maaiveld en een recreaduct.



4.5 In 2019 in gebruik genomen projecten

In 2019 is een aantal projecten opgeleverd en in gebruik genomen. In deze paragraaf worden de in het oog springende en grote projecten genoemd; in de bijlage is een lijst opgenomen met kleine projecten die in 2019 zijn afgerond.

De financiële afhandeling heeft over het algemeen langer tijd nodig, zodat de laatste betalingen nakomen in het volgende kalenderjaar. Het is dus mogelijk dat de genoemde projecten financieel nog niet zijn afgerond. Hieronder volgt een korte omschrijving van de betreffende projecten.

Busplatform Den Haag Centraal

Het busplatform Den Haag Centraal is opnieuw ingericht met een nieuwe overkapping. De inrichting van het busplatform is overzichtelijker en de looproutes korter. Het aantal perrons is uitgebreid. Het platform heeft een golvende nieuwe overkapping. Hierdoor stappen reizigers altijd droog in en uit.

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



Komkommerweg (Pijnacker)

De Komkommerweg is een nieuwe uitvalsweg voor verkeer van en naar het glastuingebied Pijnacker West. Deze weg ontlast de kernen Pijnacker (Oostlaan) en Delfgauw van (vracht)-verkeer, want de Komkommerweg geeft ook een directe aansluiting voor bedrijven in het achterliggende glastuinbouwgebied. Zo neemt de leefbaarheid en woonkwaliteit toe. De Komkommerweg sluit met een rotonde aan op de N470. Het fietspad langs de Komkommerweg verbindt de fietspaden langs de Delftsestraatweg met het fietspad langs de N470. Het fietspad langs de N470 gaat met een tunnel onder de Komkommerweg door. Zo kunnen fietsers via het bestaande fietspad langs de N470 zonder belemmeringen van Pijnacker naar Delft en omgekeerd.



Station Lansingerland –Zoetermeer (BleiZo)

Station Lansingerland – Zoetermeer is het nieuwe NS-station op de spoorlijn Den Haag - Gouda - Utrecht op de grens van de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland. Hier komen trein, RandstadRail, buslijnen, fietspaden, een P+R en fietsparkeren op een hoogwaardig knooppunt bij elkaar. Dit opent grote kansen voor ruimtelijke ontwikkeling.

De bedieningsovereenkomst met de NS is vastgesteld en afgerekend.



Hoekse Lijn

Het project Hoekse Lijn is de ombouw van het bestaande tracé tussen Schiedam en Hoek van Holland van een gewone spoorlijn naar een moderne metro. In Schiedam sluit de Hoekse Lijn aan op metrolijn B naar Nesselande. Door de koppeling aan het Rotterdamse metronet is het hart van Rotterdam via de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis verbonden met het strand van Hoek van Holland.



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 was om de groei van openbaar vervoer met 40% tot 2020 mogelijk te maken, onder andere 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. In Q2 van 2020 zal de financiële afwikkeling ook gereed zijn.



Bijlagen

Bijlage A: Grote projecten

Bijlage B: Kleine projecten

B1: Lopende subsidies Kleine projecten

B2: Aanmeldingen 2020 Kleine projecten

B3: In 2019 afgesloten kleine projecten

Bijlage C: Korte Termijn Aanpak Mobiliteit en Verstedelijking (KTA MoVe) 2020 - 2021

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

Bijlage E: R-net

Bijlage F: ITS

Bijlage G: Prioritaire Metropolitane Fietspaden

Bijlage H: InnOVatie

Bijlage I: Ketenmobiliteit OV knooppunten

Bijlage J: UAB beleidsuitwerking

Bijlage K: Afkortingen

Bijlage A Grote projecten

Een project is groot als de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 5 miljoen exclusief btw voor OV-projecten en hoger dan € 10 miljoen voor alle andere projecten. In de bijgevoegde lijst zijn zowel lopende beschikkingen als verkenningen en planstudies opgenomen, stand per 1 januari 2020. De bedragen die zijn opgenomen betreffen het aandeel van de MRDH, plus het eventuele aandeel van partijen die hun geldstroom via de MRDH laten lopen. Er zijn drie redenen om de grote projecten apart te benoemen en inzichtelijk te maken:

- ze beslaan een substantieel deel van de investeringsruimte;
- de investeringen hebben een kasritme dat over meerdere jaren is gepland, waardoor de investeringsruimte in latere jaren beperkt kan worden;
- de investeringen zijn vaak gelabeld aan één gemeente of partij, maar het belang is over het algemeen groter.

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

Proj nr.	Projectnaam	Aanvrager	Cat.	Subsidie	Betaald tm 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	NRR (Netwerk RandstadRail)-projecten, excl BleiZo en HSE (per 1-1-19)	MRDH	OV	112.951.671	94.255.757	18.695.914						
	AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer)-projecten, excl BleiZo en HSE	MRDH	OV	109.656.243	80.734.461	21.910.638				7.011.144		
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (exclusief Sebastiaansbrug)	MRDH	OV	51.068.950	40.000.000	6.000.000	4.000.000	1.068.950				
18OMR0451	Tramlijn 19 Sint Sebastiaansbrug (inclusief bijdragen PZH en Delft)	MRDH	OV	26.400.000	16.400.000	8.000.000	2.000.000					
16OZO0027	Vervoersknooppunt Bleizo	Zoetermeer	OV	56.980.000	56.980.000							
16ONS0037	Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)	NS stations	OV	7.713.000	5.784.750	1.928.250						
17ODH0299	Busplatform Den Haag Centraal (BBV)	Den Haag	OV	6.699.000	3.349.500	3.349.500						
SRREO03053	Systeemsprong Sneltramtraject	RET	OV	13.730.000	5.000.000		8.730.000					
18ORE0357	Frequentieverhoging E-lijn	MRDH	OV	9.050.000	130.000	4.870.000	4.050.000					
	Hoekse Lijn (*)	Rotterdam	OV	405.584.200	364.909.434	39.674.766	1.000.000					
02ADG001	Rotterdamsebaan	Den Haag	VMWS	496.571.663	348.816.736	102.804.042	44.950.885					
10APP001	Komkommerweg fase 1	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	5.454.987	3.011.757	2.443.230						
14APP001	Komkommerweg fase 2	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	6.668.616		6.668.616						
18FPN0408	Komkommerweg fase 3 fietstunnel	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	1.864.000	932.000	932.000						
13APP001	Oostelijke Randweg fase 2	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	5.000.000	3.750.000	1.250.000						
HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	Hellevoetsluis	VMWS	5.450.000	4.360.000	1.090.000						
18WNR0438	Reconstructie IJsselmondse knoop	GR Nieuw Reijerwaard	VMWS	5.250.000		2.625.000	2.625.000					
18WRO0418	H6-weg	Rotterdam	VMWS	8.600.000	4.300.000	4.300.000						
17FDH0226	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	Den Haag	FKM	8.888.500	4.444.250	4.444.250						
18FPR0380	Fietstunnel station Delft Zuid (incl. indexering)	ProRail	FKM	7.203.052	7.203.052							
	Algera-corridor: grote kruising	Krimpen a/d IJssel		9.010.000		2.703.000	3.604.000	1.802.000	901.000			
	Tram 2024	MRDH	OV	PM								
	Central innovation District Binckhorst, No Regret-maatregelen	Den Haag		86.800.000		1.600.000	2.300.000	13.700.000	41.300.000	27.900.000		
	Stadstram	MRDH	OV	13.720.600	13.266.200	454.400						
	Brandveiligheid metrostations	MRDH	OV	12.000.000	10.000.000							
	Tramlijn 1	MRDH	OV	14.500.000	7.382.924	5.000.000	2.117.076					
	Samenloop RandstadRail	MRDH	OV	10.000.000	130.000	4.000.000	3.000.000	2.870.000				
	Hart van Zuid	Rotterdam	OV	12.000.000		6.000.000		6.000.000				
	Aansluiting 4-sporigheid Schiedam	MRDH	OV	6.577.500		2.192.500	2.192.500	2.192.500				
	A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering, BTW en bijdrage PZH)	Den Haag	VMWS	17.975.206				17.975.206				
	A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering, BTW en bijdrage I&W)	Rijswijk	VMWS	25.338.567				4.900.000		20.438.567		
	Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland (ex aanmeldingen/beschikkingen)	MRDH	VMWS	22.745.455	21.925.324	820.131						
	(*) = inclusief een raming van toekomstige prijspeilcorrecties			1.581.451.210	1.097.066.145	255.756.237	80.569.461	50.508.656	42.201.000	55.349.711	0	0

Bijlage B1 Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten per 22 januari 2020. De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de MRDH-gemeenten, en vervolgens per andere subsidieontvanger. Subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, zijn met rood aangegeven en daarmee nog niet definitief.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Albrandswaard	18EAL0420	Schoolomgeving Don Boscoschool - Albrandswaard	VV	75.000	24-9-2018
Albrandswaard	18VAL0465	Schoolomgeving Portland - Albrandswaard	VV	18.000	7-1-2019
<i>Albrandswaard</i>	<i>19PAL0606</i>	<i>P+R Verwijzing Albrandswaard</i>	<i>VMWS</i>	<i>25.000</i>	
Totaal Albrandswaard				118.000	
Barendrecht	17EBA0298	Verkeerseducatie Barendrecht 2017	VV	18.500	20-12-2017
Barendrecht	17FBA0291	Snelfietsroute F16 Bedrijventerrein oost	FKM	125.000	23-1-2018
Barendrecht	18VBA0401	Verkeersveiligheid Portlandse Baan	VV	227.500	8-11-2018
Barendrecht	18KBA0441	Herinrichting entree fietsenstalling station Barendrecht	FKM	46.000	11-9-2018
Barendrecht	18PBA0482	P+R NS Station Barendrecht	FKM	128.000	7-2-2019
Barendrecht	18FBA0491	Fietstunnel station Barendrecht	FKM	221.500	7-2-2019
Barendrecht	18EBA0494	Verkeerseducatie 2018 Barendrecht	VV	11.000	30-1-2019
<i>Barendrecht</i>	<i>19EBA0602</i>	<i>Verkeerseducatie 2019 Barendrecht</i>	<i>VV</i>	<i>9.500</i>	
<i>Barendrecht</i>	<i>19PBA0603</i>	<i>Bewegwijzering Station Barendrecht</i>	<i>VMWS</i>	-	
<i>Barendrecht</i>	<i>19FBA0604</i>	<i>Verbreiding Fietspad Middeldijk</i>	<i>FKM</i>	<i>20.500</i>	
Totaal Barendrecht				807.500	
Brielle	17EBR0213	Risico's van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer (Totally Traffic)	VV	3.000	vaststelling
Totaal Brielle				3.000	
Capelle aan den IJssel	18FCA0392	Fietspad Slotlaan - nieuwe route	FKM	167.500	16-7-2018
Capelle aan den IJssel	18VCA0424	Schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg - Capelle aan den IJssel	VV	125.000	13-8-2018
Capelle aan den IJssel	19VCA0559	Bocht in de Burgemeester van Beresteijnlaan	VV	52.000	10-7-2019
<i>Capelle aan den IJssel</i>	<i>19ICA0624</i>	<i>Haalbaarheidsstudie AVL M schaalvergroting Parkshuttle</i>	<i>VMWS</i>	<i>20.250</i>	
Capelle aan den IJssel	19ICA0625	Haalbaarheidsstudie AVL M beheercentrale op afstand Parkshuttle 2020	VMWS	11.500	17-12-2019
Capelle aan den IJssel	19ICA0626	Haalbaarheidsstudie AVL M Smart Surveillance Systeem Parkshuttle 2019	VMWS	12.000	17-12-2019
Totaal Capelle aan den IJssel				388.250	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Delft	16ODE0163	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	3.062.111	21-6-2017
Delft	17FDE0227	3e ondergrondse fietsenstalling CS	FKM	956.750	20-9-2017
Delft	17WDE0272	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's	VMWS	136.000	10-10-2017
Delft	17VDE0345	Fietsstraat Van Foreestweg	FKM	51.000	27-2-2018
Delft	18FDE0358	Fietsstrook Havenstraat tegenrichting	FKM	75.088	23-2-2018
Delft	18VDE0362	Verbreden fietspad Buitenwatersloot	FKM	46.000	4-12-2018
Delft	18WDE0372	Verbeteren autobewegwijzering Delft	VMWS	60.000	2-5-2018
Delft	18FDE0378	Fietsstraat Abtwoudseweg en Zuideinde/Hooikade (BBV)	FKM	330.750	3-7-2018
Delft	18MDE0379	Beatrixlaan-Van Foreestweg (BBV)	VMWS	799.000	29-5-2018
Delft	18FDE0464	Fietspad Poptahof-Mercuriusstraat	FKM	127.000	4-12-2018
Delft	19VDE0539	Zeeheldenbuurt fase 2	VV	57.500	8-7-2019
Delft	19FDE0592	Fietsstraat Parallelweg Van Foreestweg fase 2	FKM	95.500	18-11-2019
Delft	19VDE0607	Voorhofdreef	VV	150.500	18-12-2019
Totaal Delft				5.947.199	
Den Haag	14FDG006	Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren	FKM	2.450.000	8-10-2014
Den Haag	15FDG006	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a)	FKM	1.213.695	20-4-2015
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	1.168.067	18-5-2016
Den Haag	16FDH0033	Toelegend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg	FKM	250.000	4-8-2016
Den Haag	16FDH0115	Verbeteren fiets steroute Scheveningen	FKM	935.047	7-12-2016
Den Haag	16KDH0004	Knooppuntontwikkeling DH-CS fietsparkeren Koninging Julianaplein (BB1)	FKM	962.198	21-9-2016
Den Haag	16MDH0034	DVM Verkeerscentrales Den Haag	VMWS	1.147.202	10-8-2016
Den Haag	17PDH0240	P&R Haaglanden (HGL-BBV-005a)	FKM	771.000	8-8-2017
Den Haag	17WDH0346	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Den Haag	VMWS	391.000	17-5-2018
Den Haag	17FDH0353	Fietsvoorzieningen Stationsweg en Wagenstraat (sterfietsroute Rijswijk)	FKM	375.000	13-3-2018
Den Haag	17FDH0354	Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag-Spoorwijk (HGL BBV 006/4)	FKM	189.233	18-6-2018
Den Haag	18FDH0369	Vrijliggend fietspad Madesteinweg	FKM	1.910.000	17-10-2018
Den Haag	18VDH0370	Noordwestelijke hoofdroute Vrijenhoeklaan-Sportlaan	VV	1.213.000	11-7-2018
Den Haag	18FDH0412	Fietsvoorzieningen Vlaskamp	VV	626.000	24-9-2018
Den Haag	18PDN0430	P&R Forepark	FKM	4.386.000	26-9-2018
Den Haag	18VDH0434	Noordwestelijke hoofdroute Segbroeklaan	VV	540.500	4-12-2018
Den Haag	18FDH0470	Fietsvoorzieningen Waalsdorperweg	FKM	514.500	19-3-2019
Den Haag	18FDH0471	Fietsvoorzieningen Van Alkemadelaan - Wassenaarseweg	FKM	160.000	4-2-2019
Den Haag	18KDH0487	KTA 6.1 Fietsparkeervoorzieningen bij OV	FKM	42.500	10-12-2018
Den Haag	18FDH0488	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	825.000	5-3-2019
Den Haag	18VDH0488	Blackspot Erasmusweg-Poeldijkseweg	VV	48.000	4-12-2018
Den Haag	18VDH0504	Schoolomgeving 2018 Den Haag deel 2A, 2B en 2C	VV	59.000	8-8-2019
Den Haag	19VDH0527	Verkeersveiligheidsmaatregelen Westduinweg (Statenlaan - van Bergenstraat)	VV	222.500	30-7-2019
Den Haag	19VDH0530	Reconstructie Frederik Hendrikslaan en Willem de Zwijgerlaan	VV	247.500	27-8-2019
Den Haag	19VDH0531	Erasmusweg, deel Troelstrakade - Loevesteinlaan	VV	250.000	27-8-2019
Den Haag	19VDH0538	Aanpassing infrastructuur voor Haga Shuttle	VMWS	46.000	vaststelling
Den Haag	19VDH0568	Schoolomgeving Den Haag 2019	VV	53.500	3-10-2019
Den Haag	19FDH0569	Verbetermaatregelen langzaamverkeer station Laan van Noi (KTA 2019)	VMWS	338.500	10-12-2019

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Den Haag	19VDH0576	Rotonde Westduinweg - Schokkersweg	VV	237.000	
Den Haag	19VDH0578	Blackspot Maartensdijklaan - Hengelolaan	VV	186.000	
Den Haag	19DDH0588	68 IVRI's Den Haag (KTA2019)	VV	952.000	18-11-2019
Den Haag	19EDH0594	Verkeerseducatie Den Haag 2019	VV	166.500	
Den Haag	19VDH0599	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk	FKM	675.000	
Totaal Den Haag				23.551.442	
Hellevoetsluis	16VHE0172	30 km/uur-zone Bloemen en Plantenbuurt	VV	18.750	vaststelling
Hellevoetsluis	17VHE0253	subsidie 30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt	VV	11.500	4-12-2017
Hellevoetsluis	19FHE0593	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	OV	746.000	
Hellevoetsluis	19THE0620	Toegankelijkheid bushaltes Hellevoetsluis	OV	56.500	
Totaal Hellevoetsluis				832.750	
Krimpen a/d IJssel					
Totaal Krimpen a/d IJssel				-	
Pijnacker-Nootdorp	17FPN0271	Fietspad Verlengde Hoogseweg (HGL-BBV-006)	FKM	272.342	28-11-2017
Lansingerland	18FLA0421	Verlichting Landscheidingsfietspad	FKM	322.000	20-11-2018
Lansingerland	19KLA0598	Vervoersknoop Rodenrijs (KTA 2019)	OV	1.904.000	18-12-2019
Lansingerland	19VLA0563	Fietsveilige rotondes	VV	1.499.500	17-10-2019
Lansingerland	19OLA0573	R-net halteaanpassingen lijn 170 en 173 (KTA 2019)	OV	150.000	
Lansingerland	19FLA0638	Fietspad Berkelsedijkje (MFR)	FKM	270.000	
Totaal Lansingerland				4.417.842	
Leidschendam-Voorburg	17WLV0317	Verbindingsweg Stompwijk	VMWS	269.625	19-3-2018
Leidschendam-Voorburg	17VLV0331	Herinrichting Nieuwstraat	VV	37.500	30-1-2018
Leidschendam-Voorburg	18DLV0366	iVRI's Leidschendam-Voorburg 5 stuks	VMWS	119.000	3-4-2018
Leidschendam-Voorburg	19DLV0556	5 iVRI'S Leidschendam- Voorburg (KTA 2019) 2020	VMWS	70.000	23-9-2019
Totaal Leidschendam-Voorburg				496.125	
Maassluis	19OMA0552	Bushaltes JanSchoutenlaan en Westlandseweg	OV	92.500	18-7-2019
Totaal Maassluis				92.500	
Midden-Delfland	17VMD0277	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	56.250	2-5-2016
Totaal Midden-Delfland				56.250	
Nissewaard	18VNI0473	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2018 2019	VV	25.000	5-2-2019
Nissewaard	18MNI0501	KTA-9 ITS, dynamische verwijzing P+R Nissewaard	VV	16.618	1-2-2019
Nissewaard	19KNI0601	Fietsparkeren metrostation De Akkers (KTA 2019)	FKM	170.800	
Totaal Nissewaard				-	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Pijnacker-Nootdorp	14FPP005	30 km-zone Pijnacker-Noord	FKM	750.000	24-9-2014
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0017	Fietspad Virulypad F227.5	FKM	420.500	31-3-2017
Pijnacker-Nootdorp	17VPN0247	30 km/u-zone Berken-en Bomenbuurt	VV	62.779	4-9-2017
Pijnacker-Nootdorp	17FPN0285	Verkeersveiligheidsmaatregelen Pijnacker-Nootdorp	VV	30.000	23-1-2018
Pijnacker-Nootdorp	18FPN0475	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	77.000	24-1-2019
Pijnacker-Nootdorp	18WPN0484	Verbetering aansluiting N470/Laan van Ruyven	VMWS	85.750	5-2-2019
Pijnacker-Nootdorp	19FPN0535	Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	231.500	17-6-2019
Pijnacker-Nootdorp	19VPN0579	Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenweg	VV	131.000	16-12-2019
Totaal Pijnacker-Nootdorp				1.788.529	
Ridderkerk	19FRI0529	Fietspad Ringdijk Ridderkerk	FKM	148.500	10-4-2019
Totaal Ridderkerk				148.500	
Rijswijk	17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2	FKM	445.500	1-2-2018
Rijswijk	18ERK0386	Inrichten schoolzones 2018 Rijswijk	VV	82.500	19-6-2018
Rijswijk	17MRW0342	Ombouw verkeerslichten naar iVRi's Rijswijk	VMWS	187.000	19-3-2018
Rijswijk	18VRK0485	Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan	VV	423.000	25-4-2019
Totaal Rijswijk				1.138.000	
Rotterdam	16FRO0171	Verbeteren fietsverbinding Centrumas (RTD-BBV-006)	FKM	222.000	17-3-2017
Rotterdam	16KRO0065	Plaatsen van fietsvoorzieningen bij OV Halte Coolhaven	FKM	62.500	ingetrokken
Rotterdam	16VRO0130	Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat	VV	50.750	22-12-2016
Rotterdam	17KRO0199	Fietstrommels 2017	FKM	86.500	17-5-2017
Rotterdam	17PRO0252	Uitbreiden en verplaatsen P&R Hoek van Holland Haven	FKM	496.000	20-9-2017
Rotterdam	17FRO0290	Fietsvoorziening bij openbaar vervoer halte Blijdorp (BBV)	FKM	11.850	28-11-2017
Rotterdam	17FRO0295	Centrumas fase 2 (RTD-BBV-006)	FKM	460.000	24-1-2018
Rotterdam	17VRO0306	Blackspot Gordelweg	VV	24.250	29-1-2018
Rotterdam	17VRO0307	Blackspot Rooseveltweg-MLKingweg rotonde	VV	39.000	23-1-2018
Rotterdam	18VRO0308	Blackspot Fair Oaksbaan-Bovendijk	VV	121.250	13-8-2018
Rotterdam	17VRO0309	Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat	VV	87.000	8-3-2018
Rotterdam	17FRO0310	Fietsparkeren OV-haltes	FKM	7.000	vastgesteld
Rotterdam	17VRO0311	Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht	VV	281.000	5-10-2018
Rotterdam	18FRO0376	Doortrekken fietspad Terletpad naar RTH Airport	FKM	55.250	12-9-2018
Rotterdam	18EVRO0435	Verkeerseducatie Rotterdam 2018	VV	32.000	27-9-2018
Rotterdam	18FRO0446	Fietssuggestiestroken Linker Rottekade	FKM	73.000	17-10-2018
Rotterdam	18FRO0472	Fietsroute Groene Verbinding, Krabbendijkstraat	FKM	207.000	24-1-2019
Rotterdam	18FRO0478	Asfalteren fietspad Slinge zuidzijde	FKM	4.000	15-4-2019
Rotterdam	18VRO0486	Argonautenweg Jasonweg rotonde	VV	82.500	24-1-2019
Rotterdam	18KRO0495	Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam oostelijke locaties, Kralingse Zoom ea	FKM	20.500	24-6-2019
Rotterdam	18KRO0496	Fietsparkeren bij OV-halte Gerdesiaweg	FKM	22.000	28-5-2019
Rotterdam	18KRO0497	Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam westelijke locaties, 1e Middellandstraat ea	FKM	30.000	24-6-2019
Rotterdam	19FRO0526	Fietsmaatregelen Kleiweg - Uitweg	FKM	42.000	12-4-2019

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rotterdam	19ORO0536	Bushalte Zomerland zuidzijde, buslijn 75 (KTA 2019-3)	OV	50.000	vastgesteld
Rotterdam	19FRO0545	Fietspaden Molenvliet	FKM	66.000	10-10-2019
Rotterdam	19ORO0553	Haltepaar aan de Oud Pernissegeweg te Pernis	OV	23.500	24-9-2019
Rotterdam	19ORO0554	Blackspot Dorpsweg - Kromme Zandweg	VV	240.500	12-9-2019
Rotterdam	19ERO0558	Verkeerseducatie Rotterdam 2019	VV	160.000	2-10-2019
Rotterdam	19IRO0589	Haalbaarheidsstudie AVLM ss Rotterdam - Katendrecht	VMWS	8.500	2-12-2019
Rotterdam	19FRO0591	Vrijliggend fietspad oprit Verlengde Willemsbrug	FKM	149.500	18-11-2019
Rotterdam	19DRO0596	VRI Kralingsezoom	OV	201.000	
Rotterdam	19KRO0600	Fietsparkeren Rotterdam CS	FKM	455.500	10-12-2019
Rotterdam	19ORO0608	Onderdoorgang De Lugt	OV	120.000	4-12-2019
Rotterdam	19VRO0609	Blackspot Heemraadsingel - Beukelsdijk	VV	50.000	
Rotterdam	19KRO0611	Fietsparkeren OV locaties	FKM	111.500	18-12-2019
Rotterdam	19PRO0612	P+R Meijersplein	FKM	300.000	
Rotterdam	19FRO0613	Fietspad aan de slachthuisweg te Hoek van Holland	FKM	134.000	18-12-2019
Rotterdam	19FRO0614	Waalburgerweg/Spoorsingel	FKM	42.500	18-12-2019
Rotterdam	19FRO0619	MFR Mathenesserweg verbreden fietspad	FKM	218.510	
Rotterdam	19ORO0621	Toegankelijk maken bushaltes lijn 75 (KTA 2019-3)	OV	70.182	
Rotterdam	RDRDW02618	Ontsluiting Nesselande 4e fase RDRDW02618	VMWS	500.000	21-12-2016
Totaal Rotterdam				5.418.542	
Schiedam	SCSCH03070	Haltetoegankelijkheid Schiedam 2015	OV	10.000	11-5-2016
Schiedam	17FSC0296	Fietspad Beatrixlaan - route 412	FKM	99.500	23-1-2018
Schiedam	17VSC0303	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg	VV	78.000	13-3-2018
Schiedam	17VSC0304	Blackspot Nieuwe Damlaan - Mgr Nolenslaan	VV	83.000	10-1-2018
Schiedam	17VSC0321	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	VV	134.000	13-3-2018
Schiedam	18MSC0462	KTA 14 Pilot pendelvervoer havens Schiedam	VMWS	28.167	10-12-2018
Schiedam	18FSC0468	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	146.250	21-12-2018
Schiedam	18FSC0474	Asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan - route 411	FKM	3.000	22-1-2019
Schiedam	19KSC0534	Fietsparkeren bij metro Troelastralaan en Parkweg 68 fpp (KTA 2019)	FKM	18.000	8-7-2019
Schiedam	19ISC0565	Haalbaarheidsstudie AVLM Schiedam -Vlaardingen LOAV 2020	VMWS	13.860	22-1-2019
Schiedam	19OSC0622	Plaatsing van 2 R-net ABRI's halte buslijn 456 (KTA 2019)	OV	29.960	
Totaal Schiedam				643.737	
Vlaardingen	17OVL0229	Zuidelijke perrontoegang station Vlaardingen Centrum	OV	135.000	22-3-2018
Vlaardingen	18VVL0515	Rotonde Zwanelsingel	VV	276.000	17-10-2019
Vlaardingen	19KVL0597	Fietsenstallingen Hoekselijn	FKM	35.000	
Totaal Vlaardingen				446.000	
Wassenaar	16VWA0064	Waalddorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	479.573	22-11-2016
Wassenaar	16FWA0063	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	187.500	13-9-2016
Wassenaar	18VWA0445	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar	VMWS	25.500	10-12-2018
Totaal Wassenaar				692.573	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Westland	17FWE0195	Fietspad Groene Schakel woonrijp maken	FKM	34.185	6-6-2017
Westland	17VWE0323	School-thuisroute 4e fase Van Iennepstraat 's-Gravenzande	VV	47.000	23-2-2018
Westland	17VWE0330	Aanpassingen kruispunt Kruisbroekweg / Kruisweg	VMWS	165.000	8-3-2018
Westland	17VWE0343	Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan	VV	454.500	21-8-2018
Westland	17VWE0344	Reconstructie kruispunt Haagweg / Molenweg	VV	500.000	6-7-2018
Westland	18FWE0477	Bewaakte fietsenstalling Verdilaan	FKM	59.000	22-1-2019
Westland	18FWE0483	Fietspad van de "Oostelijke Randweg" te De Lier	FKM	695.500	22-1-2019
Totaal Westland				1.955.185	
Totaal Westvoorne				-	
Zoetermeer	16FZO0050	Nachtnet Fiets	FKM	230.013	10-1-2017
Zoetermeer	17OZO0218	RandstadRailhalte Stadhuis	OV	876.500	25-10-2017
Zoetermeer	17FZO0281	Snelfietsroute Midden-Delfland-Delft-Pijnacker-Zoetermeer HGL-BBV-006/1	FKM	668.000	7-2-2018
Zoetermeer	17FZO0286	Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat)	FKM	37.500	18-12-2017
Zoetermeer	17FZO0287	Rondje Meerpolder	FKM	125.000	18-12-2017
Zoetermeer	17FZO0320	1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden	FKM	47.000	18-12-2017
Zoetermeer	18VZO0367	Verkeersveiligheid winkelcentra	VV	75.000	16-7-2018
Zoetermeer	18VZO0368	Reconstructie Franklinstraat-Wattstraat	VV	95.000	25-4-2018
Zoetermeer	18OZO0373	Bleizo HOV-baan	OV	1.467.910	13-6-2018
Zoetermeer	19VZO0537	Aanpassing kruispunt 1e Stationsstraat - Karel Doormanlaan	VV	33.500	25-9-2019
Zoetermeer	19IZO0557	Haalbaarheidsstudie AVL M Dutch Innovation Park 2019	VMWS	8.500	vastgesteld
Zoetermeer	19VZO0566	Reconstructie Karel Doormanlaan	VV	312.500	25-9-2019
Zoetermeer	19DZO0574	5 iVR's Zoetermeer (KTA 2019)	OV	70.000	23-9-2019
Zoetermeer	19VZO0590	Landelijke MONO-campagne	OV	31.000	19-12-2019
Zoetermeer	19IZO0617	Implementatie AVL M Dutch Innovation Park 2020	VMWS	13.500	25-11-2019
Totaal Zoetermeer				4.090.923	
Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten				53.032.845	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	datum beschikking	
De Verkeersonderneming	SRVOX02675	Werknemersaanpak (BB) SRVOX02675	VMWS	682.000	21-5-2013
De Verkeersonderneming	SRVOD02818	ITS Rotterdam (BB41) SRVOD02818	VMWS	696.500	1-10-2015
De Verkeersonderneming	SRVOX03007	Aanpak bezoeken 2015-2017 (2015) (BBV)	VMWS	345.000	2-6-2015
De Verkeersonderneming	SRVOF03052	Vorbereidingskosten netwerkversterkingen (BBV)	VMWS	1.215.377	
De Verkeersonderneming	17VVO0352	Spitsreductie vrachtverkeer (BB)	VMWS	316.513	18-2-2018
De Verkeersonderneming	17VVO0237	HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV)	VMWS	241.300	29-11-2017
De Verkeersonderneming	16MML0055	Campagne Filedier 2015-2017 (2016/2017) (BBV)	VMWS	35.000	23-9-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0059	Systeemsturing en ITS (BBV)	VMWS	84.300	16-9-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0060	Moving Traffic A20 deelprj. onderz./ analyse (RTD-BBV-027)	VMWS	23.500	23-9-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0119	Beïnvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014)	VMWS	40.000	13-10-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0143	Stimuleren rijgedrag stakeholders en doelgroepen RTD-BBV-031	VMWS	107.500	28-12-2016
De Verkeersonderneming	16DVO0148	PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling (2019)	VMWS	132.500	
De Verkeersonderneming	17WVO0175	Logistiek 2016 (RTD-BBV-008)	VMWS	130.000	8-3-2017
De Verkeersonderneming	17VVO0237	HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV)	VMWS	241.300	29-11-2017
De Verkeersonderneming	18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	VMWS	421.500	
De Verkeersonderneming	18MVO0431	KTA2 Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	152.123	
De Verkeersonderneming	18MVO0432	KTA5.1 Gebruik Netwerken - Rijgedrag	VMWS	977.481	
De Verkeersonderneming	18MVO0433	KTA4 Logistieke Efficiency 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	574.440	
De Verkeersonderneming	18MVO0439	Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (deel 2018) (RTD-BBV-003)	VMWS	1.600.000	
De Verkeersonderneming	18MVO0440	Pva Logistiek deel 2017-2018 (BBV)	VMWS	56.000	
De Verkeersonderneming	18MVO0457	KTA-7 Logistiek platform spreiding vrachtverkeer	VMWS	36.313	13-12-2018
<i>De Verkeersonderneming</i>	<i>19MVO0543</i>	<i>Logistiek in de stad (KTA 2019- 13a)</i>	<i>VMWS</i>		
De Verkeersonderneming	19MVO0544	Publiekscampagne Zuidvleugel jaarschijf KTA 2019	VMWS	306.000	8-7-2019
De Verkeersonderneming	19MVO0550	MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport	VMWS	1.576.446	10-7-2019
De Verkeersonderneming	19MVO0551	Marktplaats voor mobiliteit en gebieds- en werkgeversaanpak (KTA2019-11b)	VMWS	2.100.000	10-7-2019
<i>De Verkeersonderneming</i>	<i>19MVO0577</i>	<i>Beïnvloeden rijgedrag - Ritgedelen (KTA2019 -12a)</i>	<i>VMWS</i>	<i>100.000</i>	
Totaal De Verkeersonderneming				12.191.092	
Havenbedrijf Rotterdam	HBHBO03060	Ponton Willemsbrug	OV	800.000	17-2-2016
Havenbedrijf Rotterdam	16OHA0178	Fietsvoetverbinding Schiedam-Heijplaat (RTD-BBV-007)	OV	157.500	17-5-2017
Havenbedrijf Rotterdam	18MHA0377	CAR routes gedeelte Suurhoffbrug Dintelhavenbrug RTD-BBV-028	VMWS	334.500	31-10-2018
Havenbedrijf Rotterdam	18VHA0437	Blackspot Maasvlakte kruisingen Dardanellenstraat	VV	1.150.000	30-1-2019
Havenbedrijf Rotterdam	18MHA0513	KTA-15 Lastmile voorziening Maasvlakte Rotterdam	VMWS	27.114	8-7-2019
Havenbedrijf Rotterdam	19MHA0618	Mobiliteitsplatform Maasvlakte/Europoort (KTA 2019)	VMWS	266.667	13-1-2020
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				2.735.781	
HTM Personenvervoer N.V	17OHT0293	Planstudie Remise Haaglanden Zuid incl. haalbaarheidsstudie Remise Scheveningen	OV	600.000	
HTM Personenvervoer N.V	18OHT0481	Bushalte lijn 28 Norfolkterrein	OV	51.500	4-12-2019
<i>HTM Personenvervoer N.V</i>	<i>19OHT0616</i>	<i>R-net aanpassingen op het halteemobilair lijnen 455 en 456 (KTA 2019)</i>	<i>OV</i>	<i>497.991</i>	
Totaal HTM exploitatie				1.149.491	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.		datum beschikking
RET NV	REREM02762	Stadstram voorfinanciering engineering	OV	191.400	
RET NV	REREO03056	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt	OV	175.000	
RET NV	16ORE0015	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt fase 2	OV	229.750	
RET NV	16ORE0029	Aanpassen uitgangen metrostation Dijkzigt	OV	2.345.250	
RET NV	16TRE0166	Inhaalslag geleidelijnen Tramplushaltes Rotterdam	OV	381.000	
RET NV	16ORE0177	Proefbedrijf Hoekse Lijn	OV	690.500	
RET NV	18TRE0394	Toegankelijke tramhaltes linker Rottekade - Zaagmolenbrug (Stadstram)	OV	165.250	3-7-2018
RET NV	18TRE0460	Extra lift Metrostation Vijfsluizen Schiedam	OV	293.500	17-10-2018
RET NV	180VRE0502	R-net DRIS panelen Bleizo	OV	16.500	13-12-2018
RET NV	180VRE0503	R-net DRIS panelen Voorne-Putten	OV	100.250	13-12-2019
RET NV	19REO0528	Zonnepanelen metrostations	OV	1.850.000	
RET NV	19ORE0541	Toegankelijke tramhaltes Bergpolderplein (stadstram)	OV	97.750	
RET NV	19ORE0586	DRIS voor R-net haltes Lansingerland en station Schiedam	OV	146.500	29-10-2019
Totaal RET NV				6.682.650	
ProRail	16KPR0048	Fietsparkeren NS Mariahoeve	FKM	132.500	29-8-2016
ProRail	17FPR0283	Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander	FKM	52.500	25-10-2017
ProRail	17FPR0314	Fietsparkeren NS station Zoetermeer oost	FKM	217.000	11-4-2018
Totaal ProRail				402.000	
Provincie Zuid-Holland	15VZH001	Rotonde Monster	FKM	1.103.542	3-9-2015
Provincie Zuid-Holland	17MZH0338	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (BBV)	OV	532.500	25-4-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0387	Pieter Bregmanlaan (BBV)	FKM	363.123	2-8-2018
Provincie Zuid-Holland	18WZH0384	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	998.725	17-10-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0409	Snelfietsroute F15 IJsselmonde	FKM	100.000	21-11-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0436	Verlengde Velostrada	FKM	858.500	21-11-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0514	Snelfietsroute F20 Rotterdam-Gouda	FKM	100.000	9-4-2019
<i>Provincie Zuid-Holland</i>	<i>19OZH0623</i>	<i>Haltemeubilair R-net Voorne-Putten (KTA 2019)</i>	<i>OV</i>	<i>437.246</i>	
<i>Provincie Zuid-Holland</i>	<i>19DZH0628</i>	<i>13 iVRI's Provincie Zuid-Holland (KTA 2019)</i>	<i>VMWS</i>	<i>48.209</i>	
Totaal Provincie Zuid-Holland				4.541.844	
Rijkswaterstaat	RWRWR02894	P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894	FKM	1.290.812	17-5-2017
Rijkswaterstaat	18MRW0498	KTA-5.7 Blauwe Golf	VMWS	62.500	5-3-2019
Rijkswaterstaat	19DRW0595	KTA 2019-2 Flankerende maatregelen incidenten Bruggen	VMWS	70.000	16-12-2019
Totaal Rijkswaterstaat Z-H				1.423.312	
Gemeente Leiden	18OLD0374	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (Leiden) (BBV)	OV	304.677	18-6-2018
Gemeente Leiden	18FLD0402	Deelfietssysteem Biosciencepark (BBV)	FKM	54.000	24-9-2018
Hoogheemraadschap van Rijnland	17FRL0180	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder	FKM	540.000	27-11-2017
Totaal Overige overheden				898.677	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	datum beschikking	
ADVOSS Verkeersveiligheid	18EDN0425	Accountmanager Totally Traffic 2018-2020	VV	2.862	
Team Alert	18EDN0509	Raamcontract Totally Traffic 2019	VV	6.095	4-4-2019
Johan Cahuzak	18EDN0511	Raamcontract Totally Traffic 2019	VV	6.535	
Heer Otto	18EDN0508	Raamcontract Totally Traffic 2019	VV	7.500	
HCO	18EDN0417	Verkeersprojecten 2018-2019	VV	23.362	
Halo Jobbing	18EDN0469	Opdracht coordinatie Verkeersleerkracht	VV	59.360	
Tjinco	19EDE0582	SOS Verkeersleerkrachten 2019-2020	VV	27.123	
OnderwijsAdvies	18EDN0404	Verkeersprojecten SGH 2018-2019	VV	10.583	
OnderwijsAdvies	18EDN0466	Inzet verkeersleerkracht SoS	VV	23.993	
OnderwijsAdvies	19EDN0522	opdracht Totally Traffic 2019, OnderwijsAdvies	VV	10.000	15-1-2019
OnderwijsAdvies	19EDE0581	SOS- Verkeersleerkracht 2019-2020	VV	127.545	
R. Wittenberg		Verkeersleerkrachten	VV	24.016	
Vriese Educatief Maatwerk (VEM)		Verkeersleerkrachten	VV	50.916	
DON Opleidingen	19EDE0570	Dodehoek projecten 2019-2020	VV	15.000	
Wortelboer Rij-opleidingen	19EDE0571	Dodehoek projecten 2019-2020	VV	16.792	
Flyover	19EDE0572	Dodehoek projecten 2019-2020	VV	26.988	
Bureau Leefstijl	19EDN0519	Raamcontract TotallyTraffic 2019	VV	28.369	15-1-2019
Sportservice Zuid-Holland	19EDN0525	Bob-sport	VV	15.100	
VVN Afdeling Den Haag (Veiligverkeer)	19EDN0521	Opfriscursus Senioren	VV	26.508	12-2-2019
Totaal verkeerseducatie				508.647	
VNO NCW West	19MDN0523	KTA 2019 Gedrag, werkgevers en logistiek Bereikbaar Haaglanden en Rijnland	VMWS	-	24-1-2019
Diversen	16MMR0002	Logistieke efficiency BBV Haaglanden	VMWS	12.216	
Diversen	16MMR0085	gedragsverandering BBV Haaglanden	VMWS	24.400	
Diversen	18MMR0414	KTA 2018 gedragsaanpak	VMWS	26.430	
Diversen	19MMR0524	KTA 2019 OV probeerpassen	VMWS	86.418	
Bereik!	19MDE0560	KTA Moving Traffic	VMWS	368.527	25-11-2019
Reisgedragsbeïnvloeding				517.991	
Rotterdam Airport Vastgoed	18FDN0490	Terletpad Airport RTH	FKM	190.500	4-12-2018
TU Delft	18FDN0476	Fietsinfrastructuur B. van der Pollweg	FKM	578.500	12-4-2019
TU Delft	19VLV0555	Onderzoek kennisontwikkeling AVLm	VMWS	50.000	
Rebel Automated Shuttles	19IDN0627	Implementie AVLm Rotterdam The Hague Airport	VMWS	25.000	
Haagse shuttle BV	18WDN0512	Haga Shuttle	VMWS	328.000	30-1-2019
Totaal Diversen				1.172.000	
Openstaande verplichtingen kleine projecten overige subsidieontvangers				33.395.485	

Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2020

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van december 2019 onderstaande lijst met aanmeldingen goedgekeurd. De lijst is de stand van de aanmeldingen per 1 januari 2020. De indieners kunnen tot en met 31 oktober 2020 een subsidie aanvragen.

In het voorjaar van 2020 vragen we de gemeenten nieuwe aanmeldingen voor subsidie voor kleine projecten in te dienen. Voor kleine projecten wordt een budget opgenomen in de begroting 2021. In dit budget is rekening gehouden met verkeerseducatie. In de nazomer van 2020 worden de aanmeldingen beoordeeld en in december 2020 worden de subsidiabele projecten ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

Aanvrager	Aanmeldir	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2020	2021	2022	2023
Albrandswaard	jul-19	Verkeerseducatie Albrandswaard 2020	VV	€ 10.000	€ 5.000	€ 5.000			
Albrandswaard	jul-19	Schoolzone Sportlaan Rhoo	VV	€ 40.000	€ 20.000	€ 20.000			
Albrandswaard	jul-19	Schoolzone Julianastraat Rhoo	VV	€ 200.000	€ 100.000	€ 100.000			
Albrandswaard	jul-19	Haltetoeankelijkheid Albrandswaard 2020 *	OV	€ 170.000	€ 80.000	€ 80.000			
Totaal Albrandswaard					€ 205.000	€ 205.000	0	0	0
Barendrecht	jul-19	Verkeerseducatie Barendrecht 2020	VV	€ 25.000	€ 12.500	€ 12.500			
Barendrecht	jul-19	Fietspaden Vrijenburgerweg	FKM	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Barendrecht	jul-19	Fietsinfrastructuur Hoefslag	FKM	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Barendrecht	jul-19	Reconstructie Donk - Dierensteinweg - aanleg rechtaffer	VV	€ 200.000	€ 100.000	€ 100.000			
Barendrecht	jul-19	Fietspad Binnenlandse Baan	FKM	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Barendrecht	jul-19	Kilweg - A29 - Middelweg, extra rijstrook en iVRl	VV	€ 724.000	€ 101.000	€ 101.000			
Totaal Barendrecht					€ 738.500	€ 738.500	0	0	0
Brielle									
Totaal Brielle					-	-	-	-	-
Capelle aan den IJssel	jul-19	Schoolzones Capelle aan den IJssel 2020	VV	€ 356.275	€ 178.500	€ 178.500			
Capelle aan den IJssel	jul-19	Brug Ringvaart-Golfbaanpad	VV	€ 467.000	€ 117.000	€ 117.000			
Totaal Capelle aan den IJssel					€ 295.500	€ 295.500	-	-	-
Delft	jul-19	Herinrichting kruising Schoemakerstraat - Huismansingel/Molengraafsingel	VV	€ 1.812.433	€ 906.500	€ 906.500			
Delft	jul-19	Mobiliteitshub Delft	VMWS	€ 165.000	€ 82.500	€ 82.500			
Delft	jul-19	Fietsstraat Michiel de Ruyterweg	VV	€ 582.000	€ 291.000		€ 291.000		
Delft	jul-19	Fietsstraat Hugo de Grootstraat	VV	€ 596.000	€ 298.000		€ 298.000		
Delft	jul-19	Herinrichting Julianalaan	VV	€ 1.003.000	€ 501.500	€ 501.500			
Totaal Delft					€ 2.079.500	€ 1.490.500	589.000	-	-

Aanvrager	Aanmeldir	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2020	2021	2022	2023
Den Haag	jul-18	Soestdijkseplein	VV	€ 2.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000			
Den Haag	jul-18	Kruispunt Bezuidenhoutseweg - Rijnstraat	VV	€ 2.800.000	€ 1.400.000	€ 1.400.000			
Den Haag	jul-18	NWHR 3.1 kruisingen: Houtrustbrug en President Kennedylaan	VV	€ 2.500.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000			
Den Haag	jul-19	Blackspot Loosduinsekade - Soestdijksekade - Kampferfoelistraat	VV	€ 360.000	€ 180.000	€ 180.000			
Den Haag	jul-19	Reconstructie kruising Hofzichtlaan - Kleine Loo	VV	€ 2.018.000	€ 1.009.000	€ 1.009.000			
Den Haag	jul-19	Blackspotaanpak Den Haag 2020	VV	€ 750.000	€ 375.000	€ 375.000			
Den Haag	jul-19	Schoolomgeving Den Haag 2020	VV	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Den Haag	jul-19	Verkeerseducatie Den Haag 2020	VV	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Den Haag	jul-19	Fietsvoorzieningen Leidsestraatweg (Benoordenhoutseweg - Haagse Bos)	FKM	€ 632.000	€ 316.000	€ 316.000			
Den Haag	jul-19	Fietsvoorzieningen Westvlietweg - park Nabij	FKM	€ 390.000	€ 195.000	€ 195.000			
Den Haag	jul-19	Fietsvoorzieningen Spoorlaan - Westvlietweg	FKM	€ 299.400	€ 150.000	€ 150.000			
Den Haag	jul-19	Scheveningseweg (sterfietsroute binnenstad - Scheveningen dorp)	FKM	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000			
Den Haag	okt-19	Fietsvoorzieningen Postenkade	FKM	€ 190.000	€ 95.000	€ 95.000			
Totaal Den Haag					€ 6.295.000	€ 6.295.000	-	-	-
Hellevoetsluis	jul-18	Realisatie fietsenstallingen zeven R-Net haltes Hellevoetsluis	FKM	€ 590.000		in programma R-net			
Totaal Hellevoetsluis					€ -	€ -	-	-	-
Krimpen aan den IJssel	jul-19	Grote Kruising - fietsverbinding Vincent van Goghlaan	VMWS	€ 1.573.600	€ 200.000	€ 200.000			
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2	OV	€ 23.226.118		In programma KTA MoVe			
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Fietsenstalling nieuwe bustraverse	FKM	€ 160.000		In programma KTA MoVe			
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Fietsvoorzieningen van Algerabrug richting Krimpenewaard	FKM	€ 5.669.751		In programma KTA MoVe			
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Nieuwe P+R Krimpen aan den IJssel	FKM	€ 1.000.000		In programma KTA MoVe			
Totaal Krimpen aan den IJssel					€ 200.000	€ 200.000	-	-	-
Lansingerland	jul-17	Berkelsdijkje	FKM	€ 990.000		in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Lansingerland	jul-19	Hellingbaan BleiZo	FKM	€ 4.800.000		in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Totaal Lansingerland					€ -	€ -	-	-	-
Leidschendam-Voorburg	jul-19	Velostrada kruising Hofzichtlaan	FKM	€ 1.357.988	€ 679.000	€ 679.000			
Totaal Leidschendam-Voorburg					€ 679.000	€ 679.000	-	-	-
Maassluis									
Totaal Maassluis					€ -	€ -	-	-	-
Midden-Delfland	jul-19	Verlichting fietspad Weidepad	FKM	€ 45.820	€ 23.000	€ 23.000			
Midden-Delfland	jul-19	Grootchalige aanpak Maassluiseweg - Oude Veiling	VV	€ 970.000	€ 485.000	€ 485.000			
Totaal Midden-Delfland					€ 508.000	€ 508.000	-	-	-
Nissewaard	jul-19	Uitbreiden P+R metrostation Heemraadlaan	FKM	€ 1.304.698	€ 652.500	€ 652.500			
Nissewaard	jul-18	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2020	VV	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000			
Nissewaard	jul-19	Fietspad Hekelingseweg	FKM	€ 537.500	€ 188.000	€ 188.000			
Totaal Nissewaard					€ 865.500	€ 865.500	-	-	-
Pijnacker-Nootdorp	jul-19	Uitbreiding taken verkeersleerkracht School op Seef (SoS)	VV	€ 11.664	€ 6.000	€ 6.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-19	Aanpassen kruising De Poort - Kruisweg	VV	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Totaal Pijnacker-Nootdorp					€ 156.000	€ 156.000	-	-	-

Aanvrager	Aanmeldir	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2020	2021	2022	2023
Rotterdam	nov-18	Fietskruisingen A16 en A20 (70% subsidie)	VV	€ 500.000		in programma ITS/overloop KTA 2019			
Rotterdam	jul-18	Fietsmaatregelen Eendrachtspalein - Westersingel - Westblaak	FKM	€ 150.000	€ 75.000	€ 75.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsstraat Poelenburg	FKM	€ 200.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsoversteek Groene Verbinding Charloisse Lagedijk	FKM	€ 200.000	€ 100.000	€ 100.000			
Rotterdam	jul-18	Tweerichtingen fietspad Stadhoudersweg	FKM	€ 450.000	€ 200.000	€ 200.000			
Rotterdam	jul-18	Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug	FKM	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Rotterdam	jul-18	Verkeersprojecten Hoek van Holland	FKM	€ 7.000.000	€ 2.740.000	€ 215.000	€ 575.000	€ 1.950.000	
Rotterdam	jul-18	Blackspot Ringdijk - Wilgenlei	VV	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-19	Blackspot Beijerlandselaan - Putselaan	VV	€ 70.000	€ 35.000	€ 35.000			
Rotterdam	jul-19	Blackspot Bergweg - Schiekade	VV	€ 200.000	€ 100.000	€ 100.000			
Rotterdam	jul-19	Blackspot Buitendijktunnel Colosseumweg	VV	€ 175.000	€ 87.500	€ 87.500			
Rotterdam	jul-19	Blackspot Prins Alexanderlaan – Koperstraat	VV	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Rotterdam	jul-19	Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan	VV	€ 1.388.101	€ 694.500	€ 694.500			
Rotterdam	jul-19	Abraham van Stolkweg, fietspad Mevlanaaplein	FKM	€ 80.000	€ 40.000	€ 40.000			
Rotterdam	jul-19	Bentinkplein-Walensburgerweg	FKM	€ 80.000	€ 40.000	€ 40.000			
Rotterdam	jul-19	Beukelsdijk/Henegouwerplein fietsoversteek	FKM	€ 168.000	€ 84.000	€ 84.000			
Rotterdam	jul-19	Crooswijksebocht en Linker Rottekade Noord (Binnenstedelijke Rotte)	FKM	€ 495.120	€ 248.000	€ 248.000			
Rotterdam	jul-19	Burgemeester van Walsumweg zuidzijde	FKM	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-19	Fietspad Doklaan	FKM	€ 80.000	€ 40.000	€ 40.000			
Rotterdam	jul-19	Noorderbocht fietsstroken	FKM	€ 337.042	€ 169.000	€ 169.000			
Rotterdam	jul-19	Pleinweg oversteken	FKM	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000			
Rotterdam	jul-19	Prinses Irenebrug Bergse Linkerrottekade	FKM	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000			
Rotterdam	jul-19	Rijnhaven-Maashaven 2 richting fietspad	FKM	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-19	Rochussenstraat Academieplein	FKM	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000			
Rotterdam	jul-19	Slinge fietspad zuidzijde	FKM	€ 296.122	€ 148.500	€ 148.500			
Rotterdam	jul-19	Stationsplein fietsverbeteringen	FKM	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000			
Rotterdam	jul-19	VRI 5 kruispunten herinrichten	FKM	€ 460.000	€ 230.000	€ 230.000			
Rotterdam	jul-19	Walensburgerweg	FKM	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-19	Welhoeksdedijk (Rotterdamse kant)	FKM	€ 80.000	€ 40.000	€ 40.000			
Rotterdam	jul-19	Woensdrechtstraat Park16hoven	FKM	€ 360.000	€ 180.000	€ 180.000			
Rotterdam	jul-19	Zuiderparkweg metro Slinge	FKM	€ 60.000	€ 30.000	€ 30.000			
Rotterdam	jul-19	Metropolitane fietsroute Naaldwijk-Rotterdam Matthenesserweg	FKM	€ 437.020		in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Rotterdam	jul-19	Fietsenstalling Rotterdam Alexander	FKM	€ 2.500.000	€ 750.000	€ 750.000			
Rotterdam	jul-19	Fietsparkeren OV locaties Rotterdam 2020	FKM	€ 570.000	€ 285.000	€ 285.000			
Rotterdam	jul-19	P+R Noorderhelling	FKM	€ 6.500.000	€ 2.229.500	€ 2.229.500			
Rotterdam	jul-19	Fietspadenstructuur A16, maatregel M3	FKM	€ 910.000	€ 455.000			€ 455.000	
Rotterdam	jul-19	Verkeerseducatie	VV	€ 320.000	€ 160.000	€ 160.000			
Totaal Rotterdam					€ 10.236.000	€ 7.256.000	575.000	2.405.000	-

Aanvrager	Aanmeldir	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2020	2021	2022	2023
Ridderkerk	jul-19	Haltetoegankelijkheid HOV Ridderkerk 2020 *	OV	€ 116.000	€ 52.500	€ 52.500			
Ridderkerk	jul-19	Verkeerseducatie Ridderkerk 2020	VV	€ 23.200	€ 12.000	€ 12.000			
Ridderkerk	jul-19	Schoolzones Ridderkerk 2020	VV	€ 197.200	€ 99.000	€ 99.000			
Ridderkerk	jul-19	Fietspaden Rijksstraatweg	FKM	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000			
Ridderkerk	jul-19	Fietsstraat Pruimendijk (F15)	FKM	€ 600.000	€ 200.000	€ 200.000			
Ridderkerk	jul-19	Fietsinfrastructuur Noordeinde (F15)	FKM	€ 290.000	€ 145.000	€ 145.000			
Ridderkerk	jul-19	Fietspad Verbindingsweg - A16	FKM	€ 150.000	€ 75.000	€ 75.000			
Totaal Ridderkerk					€ 783.500	€ 783.500	-	-	-
Rijswijk	jul-17	Fietspad Laan van 't Haantje (Rijswijk Buiten - HPS Rijswijk Buiten) fase 3	FKM	€ 695.000	€ 348.000	€ 348.000			
Rijswijk	jul-17	Sterfietsroute Den Haag - Wateringse Veld - Sammersweg	FKM	€ 1.310.000	€ 655.000	€ 655.000			
Rijswijk	jul-18	Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchillaan	FKM	€ 1.445.000	€ 722.500	€ 722.500			
Rijswijk	jul-19	Eisenhowerplein fietsparkeren	FKM	€ 150.000	€ 75.000	€ 75.000			
Rijswijk	jul-19	Fietspad Prinses Beatrixlaan	FKM	€ 240.000	€ 120.000	€ 120.000			
Totaal Rijswijk					€ 1.920.500	€ 1.920.500	-	-	-
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Rotterdamsedijk - route 08	FKM	€ 450.000	€ 113.000	€ 113.000			
Schiedam	jul-18	P+R verwijzing station Schiedam Centrum	FKM	€ 338.000	€ 169.000	€ 169.000			
Schiedam	okt-19	Fietspad Horvathweg	FKM	€ 211.000	€ 105.500	€ 105.500			
Totaal Schiedam					€ 387.500	€ 387.500	-	-	-
Vlaardingen	jul-19	Fietspad Maassluisdijk	FKM	€ 300.000	€ 210.000	in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Vlaardingen	jul-19	Reconstructie Reigerlaan	VV	€ 330.000	€ 165.000	€ 165.000			
Vlaardingen	jul-19	Verbreden fietspaden (oostelijk) deel Schiedamseweg	FKM	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Vlaardingen	jul-19	Fietsroute Burgemeester Heusdenlaan	FKM	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000			
Vlaardingen	jul-19	Westlandseweg	FKM	€ 110.000	€ 55.000	€ 55.000			
Totaal Vlaardingen					€ 830.000	€ 620.000	-	-	-
Wassenaar									
Totaal Wassenaar					€ -	€ -	-	-	-
Westland	jul-19	Fietsvoorzieningen bij OV	FKM	€ 120.000	€ 60.000	€ 60.000			
Westland	jul-19	Metropolitane fietsroute Naaldwijk-Rotterdam (2020 t/m 2022)	FKM	€ 6.000.000		in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Totaal Westland					€ 60.000	€ 60.000	-	-	-
Westvoorne									
Totaal Westvoorne					€ -	€ -	-	-	-
Zoetermeer	jul-19	Aanbrengen fietsstroken Voorweg	FKM	€ 188.000	€ 94.000	€ 94.000			
Zoetermeer	jul-19	Ontsluiting Nutricia-brug over fietspad Rokkeveenseweg	VV	€ 410.000	€ 205.000	€ 205.000			
Zoetermeer	jul-19	Fietslessen groepen 4 en 6	VV	€ 45.000	€ 22.500	€ 22.500			
Zoetermeer	jul-19	Herinrichting schoolomgeving Chaplinstrook	VV	€ 294.000	€ 147.000	€ 147.000			
Zoetermeer	jul-19	Schoolomgeving IKC Overwater	VV	€ 46.000	€ 23.000	€ 23.000			
Zoetermeer	jul-19	Metropolitane fietsroute Rotterdam-Zoetermeer (Oostweg/Industrieweg)	FKM	€ 592.000	€ 414.500	in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Zoetermeer	jul-19	Activiteiten in het kader van SCHOOL op SEEF	VV	€ 22.000	€ 11.000	€ 11.000			
Zoetermeer	jul-19	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	VV	€ 250.000	€ 125.000	€ 125.000			
Zoetermeer	jul-19	VVN Opfriscursussen theorie en rijvaardigheid 50-plussers	VV	€ 6.000	€ 3.000	€ 3.000			
Zoetermeer	jul-19	Fietspad Van Tuyllpark	FKM	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Totaal Zoetermeer					€ 1.095.000	€ 680.500	-	-	-

Aanvrager	Aanmeldir	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2020	2021	2022	2023
Provincie Zuid-Holland	jul-19	N223 duurzaam veilig	VMWS	€ 11.679.000	€ 2.917.500	€ 2.917.500			
Provincie Zuid-Holland	jul-19	Oude Trambaan in gemeente Wassenaar	FKM	€ 240.000	€ 120.000	€ 120.000			
Provincie Zuid-Holland	jul-19	Verbetering fietspad N213b tussen de Dijkweg en de Nieuweweg	FKM	€ 1.450.000	€ 725.000	€ 725.000			
Provincie Zuid-Holland	jul-19	Verbetering fietspad N467a/b tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk	FKM	€ 1.325.000	€ 662.500	€ 662.500			
Provincie Zuid-Holland	jul-19	Verbeteren fietspad N464a tussen Poeldijk /Wateringen/Den Haag Zuid	FKM	€ 1.200.000	€ 600.000	€ 600.000			
Totaal Provincie Zuid-Holland					€ 5.025.000	€ 5.025.000	-	-	-
Havenbedrijf Rotterdam	jul-19	Verbeteren veiligheid kruising Moezelweg / Merwedeweg	VV	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Totaal Havenbedrijf Rotterdam					€ 175.000	€ 175.000	-	-	-
ProRail	jul-19	Den Haag Mariahoeve, upgrade station en fietsenstalling	VMWS	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Totaal ProRail					€ 50.000	€ 50.000	-	-	-
RWS	jul-18	Bijdrage aansluitingen HWN-OWN (hoofwegennet-onderliggend wegennet)	VMWS	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	
Totaal RWS					€ 1.500.000	€ 500.000	500.000	500.000	-
MRDH	jul-19	Verkeerseducatie MRDH 2020 en volgende jaren	VV	€ 4.008.000	€ 4.008.000	€ 708.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
MRDH	jul-19	Aanpassen bushaltes n.a.v. wijzigingen vervoersplannen	OV	€ 750.000	€ 3.000.000	€ 750.000	€ 750.000	€ 750.000	€ 750.000
Totaal MRDH					€ 7.008.000	€ 1.458.000	1.850.000	1.850.000	1.850.000
Eindtotaal IPVa 2020						€ 30.349.000	€ 3.514.000	€ 4.755.000	€ 1.850.000
* = onder voorbehoud goedgekeurde Uitvoeringsregeling m.b.t. bushaltetoegankelijkheid									

Bijlage B3 In 2019 afgesloten kleine projecten

In 2019 is een aantal kleine projecten gerealiseerd en ook financieel afgesloten. De vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. De status is per 10 januari 2020.

Aanvrager	Project	Project	Cat
Albrandswaard	17VAD0292	Afwaardering Albrandswaardseweg	VV
Barendrecht	17FBA0288	Plaatsing fietsvoorzieningen OV-verbinding Carnisselande Barendrecht naar Rotterdam	FKM
Capelle aan den IJssel	18VCA0388	Kruisingen en fietspad Rivierweg	VV
Capelle aan den IJssel	18VCA0405	Verbetering verkeersveiligheid scholen Lijstersingel	VV
Capelle aan den IJssel	18FCA0392	Fietspad Slotlaan - nieuwe route	FKM
Delft	15MDT001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Delft	VMWS
Delft	16VDE0153	Herinrichting Julianalaan (westzijde)	VV
Delft	17VDE0257	Kruising St. Jorisweg / Bonairestraat	VV
Delft	17VDE0256	Fietskruising Koepoortbrug / Oostsingel	VV
Delft	17WDE0316	Uitbreiding opstelvakken Schoemakerstraat	VMWS
Delft	18VDE0361	Fietsoversteken Voorhofdreef	VV
Delft	18VDE0452	Verbeteren verkeersveiligheid Zeeheldenbuurt - Jaffalaan	VV
Den Haag	17VDH0347	Kempstraat	VV
Den Haag	18VDH0463	Blackspot Hobbemastraat-Paletplein-Vaillantlaan	VV
Den Haag	12MDG004	DVM Zuidvleugel maatregel 27a1, 27d en 27e	VMWS
Den Haag	18VDH0390	Blackspot Gouveneurlaan - Genestetlaan	VV
Den Haag	18VDH0423	Schoolomgevingen 2018 Den Haag	VV
Den Haag	18EDH0447	Verkeerseducatie 2018 Den Haag	VV
Hellevoetsluis	18EHE0410	School op SEEF 2018 Hellevoetsluis	VV
Krimpen a/d IJssel	18VKR0419	Verbeteren verkeersveiligheid Lekdijk	VV
Krimpen a/d IJssel	KYKYD03047	Optimaliseren Algeracorridor, monitoring (BB46)	VMWS
Lansingerland	LALAV03071	30km/u-zone Pastoor Verburghweg/Noordersingel	VV
Lansingerland	18VLA0359	Planetenweg/Oostersingel	VV
Leidschendam-Voorburg	17FLV0243	Sterroute Voorburg/CBS	FKM
Leidschendam-Voorburg	17KLV0301	Oversteekplaats Parkweg-Franse Kerkstraat	VV
Leidschendam-Voorburg	16MLV0012	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Leidschendam-Voorburg (BB27f)	VMWS
Leidschendam-Voorburg	17FLV0289	Fietspaden Mgr. Van Steelaan	FKM
Leidschendam-Voorburg	16VLV0150	Duurzaam Veilig bij herinrichten Rembrandtlaan	VMWS
Maassluis	17KMA0236	Fietsstalling halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM
Maassluis	17PMA0235	P+R halte Steendijkpolder en Maassluis West (RTD-BBV-023)	FKM
Maassluis	19OMA0552	Bushaltes Jan Schoutenlaan en Westlandseweg	OV
Midden-Delfland	08TMD001	Bushaltes Midden-Delfland cluster 1	OV
Midden-Delfland	15FMD002	Fietsstraat Beresteyn	FKM
Nissewaard	18VNI0473	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2018	VV
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0025	Fietsproject Ruyven - Zuidpolder	FKM
Ridderkerk	18ERI0480	Verkeerseducatie Ridderkerk 2018	VV
Ridderkerk	17ERI0278	Verkeerseducatie Ridderkerk 2017	VV
Rijswijk	17TRK0302	Bushalte Prinses Beatrixlaan lijn 51	OV
Rijswijk	17VRK0260	Verkeersveiligheid Generaal Spoorlaan	VV
Rijswijk	18TRK0360	Bushaltes Esdoornstraat	OV
Rijswijk	17FRK0328	Sir Winston Churchillaan (excl voorbereidingskosten PZH) (BBV)	FKM
Rijswijk	17FRK0198	Delftweg (BBV)	FKM
Rotterdam	16VRO0132	Blackspot Rosestraat-Vuurplaat	VV
Rotterdam	RDRDC02848	P+R bewegwijz. op A- en N-wegen (QWRV) (herz) RDRD	VMWS
Rotterdam	RDRDV02517	Blackspot Spinozaweg-Smeetlandseweg DRDV02517	VV
Rotterdam	18ORO0383	Nieuwe bushaltes Hoek van Holland	OV
Rotterdam	17FRO0265	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Schenkel (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	17KRO0267	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Graskruid (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	17KRO0270	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Tussenwater (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	16ORO0073	OV- knooppunt Blaak (RTD-BBV-032)	OV

Aanvrager	Project	Project	Cat
Rotterdam	17FRO0263	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Oosterflank (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	17KRO0268	Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Slinge (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	17KRO0269	Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Prinsenlaan (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	17FRO0313	Plaatsing twee steigers watertaxi Rotterdam	FKM
Rotterdam	18MRO0450	Adaptief Filemanagementsysteem Maastunnel	VMWS
Rotterdam	RDRDV02391	30 km Groenenhagen RDRDV02391	VV
Schiedam	SCSCC02610	P+R Schieveste	FKM
Schiedam	SCSCC03029	P+R Schieveste	FKM
Schiedam	17FSC0212	Reconstructie fietspad Westfrankelandsedijk (BBV RTD 041)	FKM
Schiedam	17WSC0188	Aanlegsteigers watertaxi Schiedam (RTD-BBV-040)	OV
Schiedam	17VSC0300	Rotonde Westfrankelandsedijk - Admiraal De Ruyterstraat	VV
Vlaardingen	16WVL0052	Spoorkruising Marathonweg	VMWS
Westland	17FWE0251	Snelfietspad Kerkstraat en de Heulweg (BBV)	FKM
Westland	17VWE0334	School-thuisroute 4e fase Sportlaan De Lier	VV
Westland	15MWD001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Westland (BB27f)	VMWS
Westland	17VWE0238	Aanpassen Middenweg Boomawatering	VV
Westland	17VWE0234	N223-Noordlierweg/Oostbuurtseweg, incl. verbreding Noordlierweg	VMWS
Westvoorne	17VWV0284	30km/u-zone dorpscentrum Oostvoorne	VV
Zoetermeer	16VZO0125	Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan	VV
Zoetermeer	17EZO0245	Fietslessen groepen 4 en 6 basisscholen 2017/2018	VV
Zoetermeer	17VZO0261	Reconstructie schoolomgeving Annie M.G. Schmidtschool aan de Nesciohove	VV
Zoetermeer	17FZO0336	Afronden project bromfietzers op de rijbaan	FKM
Zoetermeer	17FZO0337	Aanpassen fietsoversteek 3e Stationsstraat/Pigmentsingel	FKM
Zoetermeer	18EZO0396	Fietsalert	VV
Zoetermeer	16MZO0035	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Zoetermeer	VMWS
Zoetermeer	17MZO0264	Aanpassen fietspaden rotonde Van Stolberglaan/ Paltelaan	VV
Zoetermeer	17FZO0262	Inrichten schoolzones	VV
Zoetermeer	17WZO0305	Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg)	VMWS
Zoetermeer	19OZO0532	Aanpassingen Woudlaan tbv nieuwe Concessie	OV
Zoetermeer	18OZO0449	Kleine maatregelen openbaar vervoer	OV
Zoetermeer	18EZO0507	Praktische fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2018/2019 Zoetermeer	VV
Prorail	14FDN001	Uitbreiding fietsenstalling tranche III	FKM
Provincie Zuid-Holland	17FZH0255	Middel Broekweg in Naaldwijk (BBV)	FKM
De Verkeersonderneming	16DVO0148	PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling	VMWS
De Verkeersonderneming	16DMR0068	ITS BBV verkeersonderneming HGL-SGH-020	VMWS
De Verkeersonderneming	SRVOX02673	Werkgeversbenadereing (BB)	VMWS
VNO-NCW west	16MMR0001d	SGH-BBV-001a Mobiliteitsmakelaar en communicatieprofessional (1e hlt 2018)	VMWS
VNO-NCW west	18MDN0422	KTA 2018 werkgeversaanpak	VMWS
Bereik!	18DBK0492	KTA 2018 gedragsaanpak	VMWS
Bereik!	18DBK0493	KTA 5.5 Verkeersvoorspeller	VMWS
RET NV	17ORE0223	AED's op alle metrostations	OV
RET NV	17ORE0282	sympathie-acties voor reizigers vervangend vervoer Hoekse lijn	OV
RET NV	17ORE0200	Toegankelijkheid stadstram Crooswijksestraat - Pijperstraat	OV
RET NV	17ORE0208	Naamwijziging metrostation Meijersplein	OV
RET NV	17TRE0222	Toegankelijke tramhaltes Pijperstr. Boezemstr. en Boezemsingel (Stadstram)	OV
RET NV	18TRE0382	Toegankelijke tramhaltes Zaagmolenstraat/Benthuizerstraat (Stadstram)	OV
RET NV	18ORE0411	Abri 2020	OV
Rijkswaterstaat	16DMR0068	ITS BBV RWS/I&M blauwe golf/incidenten (BBV Haaglanden)	VMWS
Rijkswaterstaat	18MRW0499	RTD BBV 025 verschillende snelheden op verschillende rijstroken	VMWS
Rijkswaterstaat	18MRW0500	RTD BBV 026 Kleinschalige maatregelen Ruit Rotterdam	VMWS

Aanvrager	Project	Project	Cat
Leiden	17FLD0210	Plesmanlaan noordzijde/Bio Science Park (BBV)	FKM
Leiden	16DDN0141	Project DVM Zuidvleugel (aansluiten verkeersregelininstallaties op netwerkmanagementsysteem)	VMWS
Alblasserdam	16FAD0028	Koppeling Beneden Merwede fietsroute aan BAR-fietsroute (RTD-BBV-020)	FKM
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV Evenementen HGL-SGH-020	VMWS
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV informatiediensten provincie Gelderland HGL-SGH-020	VMWS
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV provincie Gelderland HGL-SGH-020	VMWS
Provincie Groningen	16DMR0068	ITS BBV Groningen/Assen HGL-SGH-020	VMWS
Provincie Utrecht	16DMR0068	ITS BBV provincie Utrecht HGL-SGH-020	VMWS
SRVD	18EDN0397	Inzet campagneteams BoB	VV
SZH	18EDN0398	Inzet Iva's	VV
VVN	18EDE0363	Raamcontract ORS 2018	VV
Stichting TeamAlert	17EDN0327	Raamcontract Totally Traffic 2018	VV
ANWB	19EDN0527	Raamcontract Totally Traffic 2019	VV
OnderwijsAdvies	03VSH003	Verkeersleerkracht/Onderwijsadviseur	VV



Bijlage C Korte Termijn Aanpak MoVe 2020

	Maatregel KTA MoVe	Uitvoerings termijn	Investering (ex btw)	lenW	MRDH	PZH	derden	Onder te brengen kosten
B	Oeververbinding (inclusief Algeracorridor)							
B1	Grote kruising Krimpen (Algera)	2020-2022	€ 14.800.000	€ 4.077.135	€ 4.933.333	€ 4.933.333		€ 856.198
B2	Verplaatsen P+R (Algera)	2020-2021	€ 256.000	€ 70.523	€ 85.333	€ 85.333		€ 14.810
B5	Vraagbeïnvloedingspakket en pilots (Algera)	2020-2021	€ 1.000.000	€ 275.482	€ 333.333	€ 333.333		€ 57.851
B11	Bus Zuidplein-EMC via Maastunnel (oeververbinding)	2020-2022	€ 2.500.000	€ 688.705	€ 833.333	€ 833.333		€ 144.628
	Subtotaal Oeververbinding inclusief Algeracorridor	2020-2022	€ 18.556.000	€ 5.111.846	€ 6.185.333	€ 6.185.333	€ -	€ 1.073.488
C	Westland							
C 1	Metropolitane fietspaden	2020-2022	€ 5.200.000	€ 1.487.603	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.400.000	€ 312.397
C 2	Beter, vaker en sneller OV	2020-2022	€ 1.600.000	€ 330.579	€ 800.000		€ 400.000	€ 69.421
C 4	Werkgeversaanpak	2020-2022	€ 500.000	€ 82.645	€ 150.000		€ 250.000	€ 17.355
	Subtotaal Westland		€ 7.300.000	€ 1.900.826	€ 1.950.000	€ 1.000.000	€ 2.050.000	€ 399.174
D	Voorne-Putten							
D1	Mobiliteitsplatform haven	2020-2021	€ 800.000	€ 41.322	€ 166.000	€ 384.000	€ 200.000	€ 8.678
D2	Logistiek platform	2020-2022	€ 600.000	€ 165.289		€ 280.000	€ 120.000	€ 34.711
D3	Mobiliteitsmanagement	2020-2022	€ 840.000	€ 231.405	€ 560.000			€ 48.595
D4	Ketenmobiliteit	2020-2022	€ 600.000	€ 165.289	€ 180.000	€ 220.000		€ 34.711
D5	Verbeteren doorstroming wegverkeer bruggen	2020-2022	€ 225.000	€ 132.231			€ 65.000	€ 27.769
D6	Doorontwikkeling brugvoerspeller	2020-2022	€ 250.000	€ 165.289			€ 50.000	€ 34.711
D7	Plant-stops haven	2020-2022	€ 150.000	€ 61.983	€ 30.000		€ 45.000	€ 13.017
D8	Incidentmanagement Spijkenisserbrug (incl. btw)	2020	€ 200.000	€ 125.000			€ 75.000	€ -
	Subtotaal Voorne-Putten		€ 3.665.000	€ 1.087.810	€ 936.000	€ 884.000	€ 555.000	€ 202.190
E	Zoetermeer		€ -					
F	Werkplaats MOVV							
F1	Onderzoek 25 knooppunten	2020-2022	€ 1.000.000		€ 500.000	€ 500.000		€ -
F3	Realiseren samenloopdeel Randstadrail	2020-2022	€ 9.500.000	€ 2.612.761	€ 6.887.239			€ -
F4	Lightrailkwaliteit lijn 3 & 4	2020-2022	€ 500.000	€ 206.271	€ 293.729			€ -
	Subtotaal Werkplaats MOVV		€ 11.000.000	€ 2.819.032	€ 7.680.968	€ 500.000	€ -	€ -
G	Aanpakken							
G1	Werkgeversaanpak Haaglanden (2 jaar proces, 1 jaar projecten)	2020-2021	€ 2.900.000	€ 599.174	€ 725.000	€ 725.000	€ 725.000	€ 125.826
G2	Werkgeversaanpak VO (2 jaar proces, 1 jaar projecten)	2020-2021	€ 4.000.000	€ 826.446	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 173.554
G3	Regionale Logistiek	2020	€ 275.000	€ 56.818	€ 68.750	€ 68.750	€ 68.750	€ 11.932
	Subtotaal aanpakken		€ 7.175.000	€ 1.482.438	€ 1.793.750	€ 1.793.750	€ 1.793.750	€ 311.312
	<i>afronding</i>			€ -1.952	€ -51	€ -83	€ 250	€ 1.837
	Totaal KTA MoVe 2020 -2022		€ 47.696.000	€ 12.400.000	€ 18.546.000	€ 10.363.000	€ 4.399.000	€ 1.988.000

Bijlage D: Automated Vehicles Last Mile (AVLM)

Aanvrager		Projecten	Totaalinvestering van alle partijen			Prognose kasritme subsidie MRDH			
			Investering excl. BTW	Gemeenten en derden, minimale bijdrage	MRDH, maximale bijdrage	2019	2020	2021	2022
Haagse Shuttle bv / gemeente Den Haag	AVLM-3	HagaZiekenhuis shuttle	€ 1.312.000	€ 656.000	€ 656.000	€ 656.000			
Den Haag	AVLM-3	Infrastructuur Haga-shuttle	€ 92.000	€ 46.000	€ 46.000	€ 46.000			
		Resterend voor 2020-2022	€ 36.984.700	€ 23.091.700	€ 13.893.000		€ 5.000.000	€ 7.000.000	€ 1.893.000
Gemeente Zoetermeer	AVLM-2	Dutch Innovation Park shuttle – Zoetermeer							
ADaaS	AVLM-7	Rotterdam-The Hague Airport – Rotterdam							
gemeente Rotterdam	AVLM-9	Rijnhaven - ss Rotterdam							
Gemeenten Schiedam & Vlaardingen	AVLM-4	LOAV shuttle							
Gemeente Capelle a/d IJssel	AVLM-6	Parkshuttle 3.0 Rivium, extra shuttles op bestaande baan							
Gemeente Leidschendam-Voorburg	AVLM-5.2	Mall of the Netherlands shuttle							
Gemeente Den Haag	AVLM-1	Binckhorst shuttle – Den Haag							
Gemeente Delft / TU Delft?	AVLM-8	TU Delft Technopolis & RADD shuttle – Delft							
		Totaal realisatie testlocaties	€ 38.388.700	€ 23.793.700	€ 14.595.000	€ 702.000	€ 5.000.000	€ 7.000.000	€ 1.893.000
MRDH	AVLM-21	Gezamenlijk onderzoek (incl. themabijeenkomsten)	€ 223.280	€ 111.640	€ 111.640		€ 40.000	€ 40.000	€ 31.640
Gemeente Zoetermeer	AVLM-2	Dutch Innovation Park shuttle – Zoetermeer	€ 44.000	€ 22.000	€ 22.000	€ 22.000			
ADaaS	AVLM-7	Rotterdam-The Hague Airport – Rotterdam	€ 30.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000			
gemeente Rotterdam	AVLM-9	Rijnhaven - ss Rotterdam	€ 30.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000			
Gemeenten Schiedam & Vlaardingen	AVLM-4	LOAV shuttle	€ 27.720	€ 13.860	€ 13.860	€ 13.860			
Gemeente Capelle a/d IJssel	AVLM-6	Parkshuttle 3.0 Rivium, extra shuttles op bestaande baan	€ 30.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000			
Gemeente Leidschendam-Voorburg	AVLM-5.2	Mall of the Netherlands shuttle	€ 15.000	€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500			
MRDH	AVLM-22	Programmaorganisatie e.d.	€ 105.000		€ 105.000		€ 35.000	€ 35.000	€ 35.000
MRDH	AVLM-23	Communicatie en marketing	€ 100.000		€ 100.000		€ 40.000	€ 40.000	€ 20.000
		Totaal procesbudget	€ 605.000	€ 200.000	€ 405.000	€ 88.360	€ 115.000	€ 115.000	€ 86.640
		Totaal programma	€ 38.993.700	€ 23.993.700	€ 15.000.000	€ 790.360	€ 5.115.000	€ 7.115.000	€ 1.979.640

Van enkele projecten was/is een kostenindicatie opgesteld. De MRDH-bijdrage is op basis van een evenredige verdeling van het MRDH-programmabudget.

Er zijn geen actuele indicaties van de realisatiekosten. Dit wordt t.z.t. ingevuld op basis van een implementatieplan per project.

Het kasritme is een inschatting op basis van de oude kosteninschattingen, een evenredige verdeling van het MRDH-budget en de actuele planning.

Bijlage E: R-net

Buslijn	Traject	Onderdeel	Investering	2018	2019	2020	2021	2022 en 2023
403 en 404	Spijkenisse-Hellevoetsluis en Spijkenisse-Brielle	Haltevoorzieningen *	€ 1.401.000		€ 660.500	€ 252.500	€ 20.000	€ 468.000
		Fietsvoorzieningen **	€ 460.000			€ 460.000		
		Aanpassingen kruisingen	€ 10.000			€ 10.000		
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000			€ 50.000		
456	Den Haag Leijenburg-Naaldwijk-Schiedam	Haltevoorzieningen *	€ 882.000		€ 872.000		€ 10.000	
		Fietsvoorzieningen **	€ 600.000			€ 500.000	€ 100.000	
		Aanpassingen kruisingen	€ 20.000				€ 20.000	
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000				€ 50.000	
455	Zoetermeer Centrum West - Pijnacker station - Delft Centraal station	Haltevoorzieningen *	€ 1.215.000			€ 1.200.000	€ 15.000	
		Fietsvoorzieningen **	€ 240.000			€ 120.000	€ 120.000	
		Aanpassingen kruisingen	€ 10.000				€ 10.000	
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000				€ 50.000	
170 en 173	Station Rodenrijs - stations Zoetermeer - Zoetermeer Centrum West, Rodenrijs - Bergschenhoek - Bleiswijk - Zoetermeer Centrum West	Haltevoorzieningen *	€ 1.479.500		€ 1.064.500	€ 400.000	€ 15.000	
		Fietsvoorzieningen **	€ 340.000			€ 170.000	€ 170.000	
		Aanpassingen kruisingen	€ 10.000				€ 10.000	
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000				€ 50.000	
	Totaal		€ 6.867.500	€ -	€ 2.597.000	€ 3.162.500	€ 640.000	€ 468.000
	* Verrekeningen met reclameinkomsten nog niet meegenomen		PM					
	** Fietsvoorzieningen 50% voor de wegbeheerder		€ 820.000			€ 625.000	€ 195.000	€ -
	Bijdrage Rijk (KTA 2019)		€ 267.600		€ 267.600			
	Benodigde financiering vanuit R-net		€ 5.779.900	€ -	€ 2.329.400	€ 2.537.500	€ 445.000	€ 468.000

Bijlage F: ITS-projecten

Project	Investering	Max subsidie	2020	2021	2022	2023
Begeleidingskosten uitrol ITS (via Bereik!)	€ 1.400.000	€ 680.000	€ 170.000	€ 170.000	€ 170.000	€ 170.000
Budget realisatie 98 iVRI's	€ 1.960.000	€ 1.372.000	€ 336.000	€ 350.000	€ 336.000	€ 350.000
RDI rotonde N206/Stompwijk (27,5% subsidie)	€ 250.000	€ 69.000	€ 69.000			
Fietskruisingen A16 en A20 (70% subsidie)	€ 500.000	€ 350.000	€ 350.000			
Totaal	€ 4.110.000	€ 2.471.000	€ 925.000	€ 520.000	€ 506.000	€ 520.000
Dekkingsbron		2019	2020	2021	2022	2023
Restant programma ITS BBV		€ 1.420.591				
Toevoeging KTA 2019 iVRI's Rijksdeel		€ 214.175				
Toevoeging KTA 2019 iVRI's MRDH-deel		€ 436.491				
Toevoeging KTA 2019 RDI rotonde Stompwijk		€ 68.871				
Toevoeging KTA 2019 Fietskruisingen A16 en A20 Rijksdeel		€ 96.419				
Toevoeging KTA 2019 Fietskruisingen A16 en A20 MRDH-deel		€ 253.581				
Afronding		€ -128				
Budgettering vanuit BBV en KTA 2019		€ 2.490.000	€ -	€ -	€ -	€ -

Bijlage G Prioritaire Metropolitane Fietspaden

Routenaam	Penvoerder	Lengte in km	Normbedrag (op basis € 1 mln/km)	SSK-raming bij SO	Wegbeheerders (30%)	subsidie MRDH (70%)	2020	2021	2022	2023	2024
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam	Schiedam	27	€ 27.000.000	€ 40.900.000	€ 12.270.000	€ 28.630.000	€ 2.832.000	€ 3.149.300	€ 8.333.700	€ 5.726.000	€ 8.589.000
Zoetermeer - Rotterdam	Lansingerland	17	€ 17.000.000	€ 16.700.000	€ 5.010.000	€ 11.690.000	€ 4.467.500	€ 2.922.500	€ 793.000	€ -	€ 3.507.000
Den Haag - Pijnacker	MRDH	14	€ 14.000.000	€ 33.000.000	€ 9.900.000	€ 23.100.000	€ 133.000	€ 2.177.000	€ 6.930.000	€ 9.240.000	€ 4.620.000
Delft - Rotterdam Alexander	Lansingerland	20	€ 20.000.000	nmb	€ 6.000.000	€ 14.000.000	€ -	€ 1.400.000	€ 4.200.000	€ 5.600.000	€ 2.800.000
Voorne-Putten	Nissewaard	15	€ 15.000.000	nmb	€ 4.500.000	€ 10.500.000	€ -	€ 1.050.000	€ 3.150.000	€ 4.200.000	€ 2.100.000
totaal		93	€ 93.000.000	€ 90.600.000	€ 37.680.000	€ 87.920.000	€ 7.432.500	€ 10.698.800	€ 23.406.700	€ 24.766.000	€ 21.616.000
De subsidie kan opgebouwd zijn uit meerdere bronnen van meerdere partijen, maar is altijd gemaximeerd op 70% van de totale investering											
Aanmeldingen											
Routenaam	Aanvrager	Projecten		Investering	Wegbeheerders (30%)	subsidie MRDH (70%)	2020	2021	2022	2023	2024
Zoetermeer - Rotterdam	Lansingerland	Berkelsdijkje		€ 990.000	€ 297.000	€ 693.000	€ 693.000				
Zoetermeer - Rotterdam	Lansingerland	Hellingbaan BleiZo		€ 4.800.000	€ 1.440.000	€ 3.360.000	€ 3.360.000				
Zoetermeer - Rotterdam	Zoetermeer	Fietspad Oostweg/Industrieweg		€ 592.000	€ 177.500	€ 414.500	€ 414.500				
Greenport Westland -Rotterdam	Maassluis	Realiseren vrijliggende fietspaden op Julianalaan		€ 505.000	€ 151.000	€ 354.000	€ 354.000				
Greenport Westland -Rotterdam	Maassluis	Maasdijk tussen Andreasplein en Noorddijk inrichten als fietsstraat		€ 803.000	€ 241.000	€ 562.000	€ 562.000				
Greenport Westland -Rotterdam	Maassluis	Andreasplein, realiseren fietsverbinding		€ 73.000	€ 22.000	€ 51.000		€ 51.000			
Greenport Westland -Rotterdam	Maassluis	Kruising Westlandseweg t.h.v. Maasdijk/Noorddijk		€ 461.000	€ 138.000	€ 323.000		€ 323.000			
Greenport Westland -Rotterdam	Maassluis	Noorddijk inrichten als fietsstraat		€ 590.000	€ 177.000	€ 413.000		€ 413.000			
Greenport Westland -Rotterdam	Maassluis	Zuiddijk inrichten als fietsstraat		€ 102.000	€ 31.000	€ 71.000		€ 71.000			
Greenport Westland -Rotterdam	Maassluis	Verbeteren fietspad Maasdijk tussen gemeentegrens en Jan Schoutenlaan		€ 412.000	€ 124.000	€ 288.000		€ 288.000			
Greenport Westland -Rotterdam	Maassluis	Verbeteren fietspad Westlandseweg tussen Jan Schoutenlaan en Kwartellaan		€ 201.000	€ 60.000	€ 141.000			€ 141.000		
Greenport Westland -Rotterdam	Maassluis	Realiseren tweerichtingsfietspad noordzijde Westlandseweg tussen Kwartellaan en Andreasplein		€ 340.000	€ 101.000	€ 238.000			€ 238.000		
Greenport Westland -Rotterdam	Maassluis	Verbeteren fietspad Vlaardingsedijk		€ 667.000	€ 200.000	€ 467.000			€ 467.000		
Greenport Westland -Rotterdam	Rotterdam	Mathenesserweg		€ 437.020	€ 131.020	€ 306.000	€ 306.000				
Greenport Westland -Rotterdam	Vlaardingen	Fietspad Maassluisdijk		€ 300.000	€ 90.000	€ 210.000	€ 210.000				
Greenport Westland -Rotterdam	Westland	route Naaldwijk-Rotterdam		€ 6.000.000	€ 1.800.000	€ 4.200.000	€ 1.400.000	€ 1.400.000	€ 1.400.000		
Den Haag - Pijnacker	Den Haag	Fietsvoorzieningen Ringelwikke		€ 190.000	€ 57.000	€ 133.000	€ 133.000				
Totaal				€ 17.463.020	€ 5.237.520	€ 12.224.500	€ 7.432.500	€ 2.546.000	€ 2.246.000		

Bijlage H InnOVatie

Project	Investering	Max subsidie	2020	2021	2022	2023
Ontwikkeling van 2 tot 5 wenkende project ideeën	€ 3.300.000	€ 1.600.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000
Jaarlijks netwerkevenement						
Communicatie						
Totaal	€ 3.300.000	€ 1.600.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000
Dekkingsbron MRDH	2019		2020	2021	2022	2023
Onderbesteding KTA 2019, gedeelte OV			€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000
Onderzoeksbudget OV		€ 100.000				
Totaal		€ 100.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000
<i>Bijdrage RET</i>			€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
<i>Bijdrage HTM</i>			€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
<i>Bijdrage vervoersbedrijven</i>			€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000

Bijlage I Ketenmobiliteit OV knooppunten

Gemeente	Knooppunt	UAB-status		Gemeente	Knooppunt	UAB-status		Gemeente	Knooppunt	UAB-status	
Albrandswaard	Metro Rhon	opstappunt	P+R	Leidschendam-Voorburg	Voorburg	lokaal		Rotterdam	Nesselande	opstappunt	P+R
Albrandswaard	Metro Poortugaal	opstappunt	P+R	Leidschendam-Voorburg	Leidschendam-Voorburg	lokaal		Rotterdam	Pernis	opstappunt	P+R
Barendrecht	Station Barendrecht	lokaal		Leidschendam-Voorburg	Voorburg-t Loo	lokaal		Rotterdam	Schenkel	opstappunt	P+R
Brielle	Brielle Centrum	opstappunt	toevoeging	Leidschendam-Voorburg	Mariahoeve	lokaal		Rotterdam	Slinge	bovenlokaal	
Capelle aan den IJssel	Capelsebrug	bovenlokaal		Maassluis	Maassluis	lokaal		Rotterdam	Tussenwater	opstappunt	P+R
Capelle aan den IJssel	Slotlaan	opstappunt	P+R	Maassluis	Maassluis West	lokaal		Rotterdam	Zalmplaat	opstappunt	
Capelle aan den IJssel	Capelle Centrum	lokaal	toevoeging	Maassluis	Steendijkpolder	opstappunt	nieuwe halte, P+R	Rotterdam	Zuidplein	metropolitaan	
Capelle aan den IJssel	De Terp	lokaal		Midden-Delfland	Maasland viaduct	opstappunt		Rotterdam	Beverwaard	opstappunt	P+R
Capelle aan den IJssel	Capelle Schollevaar	lokaal		Nissewaard	Spijkennisse Centrum	bovenlokaal		Rotterdam	Noorderhelling	opstappunt	P+R
Delft	Station Delft	metropolitaan		Nissewaard	Heemraadweg	opstappunt	P+R	Rotterdam	Hoek van Holland	lokaal	
Delft	Delft Campus	lokaal		Nissewaard	De Akkers	opstappunt	P+R	Rotterdam	Hoek van Holland Strand	lokaal	
Den Haag	Den Haag Centraal	internationaal		Pijnacker-Nootdorp	Pijnacker Centrum	lokaal		Schiedam	Schiedam centrum	metropolitaan	
Den Haag	Hollands Spoor	metropolitaan		Pijnacker-Nootdorp	Pijnacker Zuid	lokaal		Schiedam	Nieuwland	lokaal	
Den Haag	Laan van NOI	metropolitaan		Pijnacker-Nootdorp	Nootdorp	opstappunt	P+R	Schiedam	Vijfsluizen	lokaal	
Den Haag	Mariahoeve	lokaal		Ridderkerk	Centrumhalte	lokaal	nieuwe halte	Vlaarding	Vlaarding Oost	lokaal	
Den Haag	Moerwijk	lokaal		Ridderkerk	Slikerveer	opstappunt	P+R	Vlaarding	Vlaarding centrum	lokaal	
Den Haag	Ypenburg	lokaal		Rijswijk	Station Rijswijk	lokaal		Vlaarding	Vlaarding West	lokaal	
Den Haag	Leyenburg	bovenlokaal		Rotterdam	Rotterdam Centraal	internationaal		Wassenaar	Van Oldebarneveltweg	opstappunt	toevoeging
Den Haag	Uithof	opstappunt	P+R	Rotterdam	Alexander	metropolitaan		Westland	Naaldwijk busstation	bovenlokaal	
Den Haag	Leidschenveen	lokaal		Rotterdam	Blaak	metropolitaan		Westvoorne	Rockanje Dorsplein	opstappunt	toevoeging
Den Haag	Forepark	lokaal		Rotterdam	Lombardijen	lokaal		Zoetermeer	station Zoetermeer	metropolitaan	
Hellevoetsluis	Busstation	bovenlokaal		Rotterdam	Noord	lokaal		Zoetermeer	Zoetermeer Oost	lokaal	
Krimpen aan den IJssel	Stormpolder	opstappunt	P+R	Rotterdam	Beurs	bovenlokaal		Zoetermeer	Voorweg	lokaal	
Krimpen aan den IJssel	Busstation Krimpen	lokaal		Rotterdam	Eendrachtsplein	lokaal		Zoetermeer	Centrum-West	bovenlokaal	
Lansingerland	Rodenrijs	bovenlokaal		Rotterdam	Hoogvliet	opstappunt	P+R	Zoetermeer	Driemanspolder	lokaal	
Lansingerland	Westpolder	opstappunt	P+R	Rotterdam	Kralingse Zoom	bovenlokaal		Zoetermeer	Willem Dreeslaan	opstappunt	toevoeging
Lansingerland	Veiling Bleiswijk	opstappunt	toevoeging	Rotterdam	Meijersplein	bovenlokaal		Zoetermeer	Oosterheem	opstappunt	toevoeging
Lansingerland	Lansingerland-Zoetermeer	bovenlokaal		Rotterdam	Melanchthonweg	lokaal		Zoetermeer	Javalaan	opstappunt	toevoeging

Bijlage J Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking

In juli 2016 is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld. De projecten en programma's in de verkenningsfase tot en met realisatie zijn in het IPVa beschreven. Daarnaast zijn er onderwerpen die als beleid worden uitgewerkt: geen investeringen maar wel van belang voor de te behalen doelen van de UAB. De volgende onderwerpen worden in 2020 nader uitgewerkt:

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

Bijlage K Afkortingenlijst

AVLM	Automatisch Vervoer op de Last Mile, of Automated Vehicles Last Mile
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
MoVe	Mobiliteit en Verstedelijking
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
OV	Openbaar Vervoer
P+R	Parkeer en Reis
RWS	Rijkswaterstaat
S.A.	Strategische Agenda MRDH 2022
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
VV	Verkeersveiligheid



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

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

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

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

Datum
26 maart 2020

contactpersoon
Eveline Fokkema

Onderwerp
Ontwerp Treasurystatuut MRDH 2021

ons kenmerk
69292

doorkiesnummer
088 5445 100

e-mail
e.fokkema@mrddh.nl

Geachte heer/mevrouw,

bijlage(n)
3

Hierbij nodigen wij u uit om uw zienswijze kenbaar te maken op het ontwerp Treasurystatuut MRDH 2021.

In het Treasurystatuut staan de regels opgenomen voor het verstrekken en het aantrekken van leningen, inclusief het beheersen van de risico's daarbij. Het treasurystatuut is gebaseerd op de uitgangspunten en doelstellingen die zijn vastgelegd in de Wet financiering decentrale overheden (Wet FIDO) inclusief de daarmee samenhangende wet- en regelgeving. Hiermee worden risico's zoveel als mogelijk vermeden.

Het huidige Treasurystatuut MRDH 2016 is destijds geïntroduceerd bij de MRDH naar aanleiding van het overnemen, door de MRDH, van de leningen die de gemeenten Rotterdam en Den Haag hadden verstrekt aan respectievelijk RET en de HTM. Het statuut is grondig doorgenomen om te kijken of dit nog voldoet aan de huidige tijd. Naast een vereenvoudiging en verduidelijking van het gehele stuk, zijn er ook bepalingen verwijderd en toegevoegd.

Het gebruik van garanties(borgstellingen) is in het nieuwe statuut niet meer toegestaan. De financiering van de vervoersbedrijven gebeurt door het verstrekken van leningen door de MRDH, dat is eenvoudiger en minder risicovol, omdat de invloed bij het verstrekken van leningen maximaal is. De bevoegdheden die in het treasurystatuut waren opgenomen, worden overgeheveld naar het mandaat en volmachtbesluit. Organisatiewijzigingen zijn daarmee niet meer van invloed op het treasurystatuut. Het verstrekken van leningen aan de vervoerders en de beheerders van het spoor is nu in de regeling geïncorporeerd. Deze partijen zijn inmiddels al aangewezen door het algemeen bestuur. Deze partijen zijn bij de aanbesteding van de concessie op solvabiliteit getoetst.

Zienswijze

In de gemeenschappelijke regeling van de MRDH is bepaald dat belangrijke besluiten ter zienswijze worden voorgelegd aan de deelnemende gemeenten (artikel 2:1). Hoewel een Treasurystatuut niet met name genoemd wordt, kan deze wel beschouwd worden als een belangrijk besluit in de zin van dit artikel. Immers het Treasurystatuut gaat over hoe omgegaan wordt met het verstrekken en aantrekken van gelden en de beheersing van risico's daarbij. Deze risico's kunnen een direct gevolg hebben voor de deelnemende gemeenten.

Het verzoek is om uw concept zienswijze op het ontwerp Treasurystatuut 2021 uiterlijk 21 mei 2020 schriftelijk kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van de MRDH. De definitieve zienswijze dient dan 28 mei 2020 binnen te zijn. De zienswijze en bestuurlijk behandeling van het Treasurystatuut is gekoppeld aan de ontwerpbegroting MRDH 2021. Indien uw gemeente de uiterste termijn voor een reactie niet haalt, verzoeken wij u dit ons tijdig te laten weten en ontvangen wij graag binnen de gestelde termijnen uw concept-reactie.

Vervolgtraject

Samen met de ontvangen zienswijzen wordt dit treasurystatuut op 10 juni 2020 besproken door de adviescommissies van de MRDH, bestaande uit de raadsleden van de 23 gemeenten. Op 22 juni 2020 wordt dit treasurystatuut samen met de zienswijzen van de gemeenten en de adviezen van de adviescommissies besproken in het dagelijks bestuur. Op 10 juli 2020 vindt behandeling in het algemeen bestuur plaats.

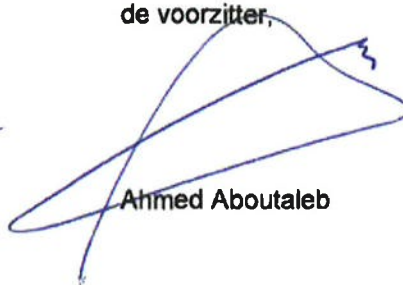
Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

de secretaris,



Wim Hoogendoorn

de voorzitter,



Ahmed Aboutaleb

Ontwerp Treasurystatuut MRDH 2021

Artikel 1. Begrippenkader

In dit statuut wordt verstaan onder:

- a. Agentschap: Het agentschap van de Generale Thesaurie is een directie van het ministerie van Financiën. Het agentschap is onder meer verantwoordelijk voor het beleid en uitvoering van schatkistbankieren.
- b. Deposito's: geld in bewaring geven, doorgaans bij een financiële instelling.
- c. (Rente)Derivaten: Financiële instrumenten die hun bestaan ontleen aan een bepaalde onderliggende waarde. De onderliggende waarden kunnen financiële producten, zoals leningen of obligaties zijn. (rente)Derivaten worden onder andere gebruikt om renterisico's te sturen en financieringskosten te minimaliseren.
- d. EER-toezicht. Toezicht door de Europese Economische Ruimte (alle lidstaten van de EU en Noorwegen, IJsland en Liechtenstein).
- e. FIDO (wet): Wet financiering decentrale overheden.
- f. Financiële instellingen: kredietinstellingen, beleggingsinstellingen, effecteninstellingen, verzekeraars en pensioenfondsen.
- g. Financiering: Het aantrekken of verstrekken van benodigde financiële middelen voor een periode van een jaar of langer. Deze middelen kunnen bestaan uit zowel eigen vermogen als vreemd vermogen.
- h. Geldmarkt: Het geheel van vraag en aanbod voor kortlopende kredieten.
- i. Geldstromenbeheer: Alle activiteiten die nodig zijn voor het verplaatsen van de liquiditeiten, zowel binnen de MRDH als tussen de MRDH en derden (betalingsverkeer).
- j. Kortlopend: voor een periode gelijk aan of korter dan een jaar.
- k. Kasgeld: aantrekken of verstrekken van benodigde financiële middelen met een looptijd van korter dan 1 jaar.
- l. Kasgeldlimiet: een wettelijk bepaald bedrag ter grootte van een percentage van het totaal van de jaarbegroting van het openbare lichaam bij aanvang van het jaar.
- m. Kredietrisico: De risico's op een waardedaling van een vordering ten gevolge van het niet (tijdig) na kunnen komen van de verplichtingen door de tegenpartij.
- n. Langlopend; voor een periode van langer dan één jaar.
- o. Liquiditeitsbeheer: Het aantrekken, verstrekken en uitzetten van middelen voor een periode tot één jaar.
- p. Liquiditeitsplanning: Een gestructureerd overzicht van de toekomstige inkomsten en uitgaven ingedeeld per tijdseenheid.
- q. Liquiditeitsrisico: Het risico dat wijzigingen in de liquiditeitspositie of liquiditeitsbegroting leiden tot sterk afwijkende resultaten met als gevolg hogere financieringskosten of lagere renteopbrengsten.
- r. Publieke taak: de taken en bevoegdheden die MRDH heeft toebedeeld gekregen bij wettelijke regeling of gemeenschappelijke regeling.
- s. Renterisico: Het gevaar van ongewenste veranderingen van de (financiële) resultaten van de MRDH door rentewijzigingen.

- t. Renterisicobeheer: het beheersen van ongewenste effecten op de (financiële) resultaten van de MRDH die voortvloeien uit onverwachte negatieve renteontwikkelingen.
- u. Renterisiconorm: Een bij aanvang van het jaar op basis van de Wet FIDO gefixeerd percentage van het begrotingstotaal voor vaste schuld dat bij de realisatie niet mag worden overschreden. Het renterisico met betrekking tot de renterisiconorm heeft betrekking op de contractuele renteherzieningen en de aflossingen op de vaste schuld. Het renterisico wordt in een jaar getoetst aan de renterisiconorm.
- v. Rentetypische looptijd: Het tijdsinterval gedurende de looptijd van een geldlening, waarin op basis van de voorwaarden van de geldlening sprake is van een door de verstrekker van de geldlening niet beïnvloedbare, constante rentevergoeding.
- w. Rentevisie: Toekomstverwachting over de renteontwikkeling, gebaseerd op de verwachtingen van minimaal 2 gezaghebbende financiële instellingen gevestigd in Nederland. De rentevisie bevat minimaal voor de komende 5 jaar:
 - De te verwachten renteontwikkeling van kasgeld;
 - De te verwachten renteontwikkeling van leningen en uitzettingen langer dan een jaar.
- x. Saldobeheer: Het beheer van de dagelijkse saldi op de bankrekeningen.
- y. Schatkistbankieren: Het verplicht aanhouden van (tijdelijk) overtollige liquide middelen in de schatkist bij het Agentschap.
- z. Treasurer: een door de secretaris-algemeen directeur aangewezen functionaris, die de treasuryfunctie uitoefent. Bij afwezigheid van de treasurer wordt deze vervangen door een eveneens door de secretaris-algemeen directeur aangewezen plaatsvervangend treasurer.
- aa. Treasuryfunctie: De treasuryfunctie omvat alle activiteiten die zich richten op het sturen en beheersen van, het verantwoorden over en het toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, de financiële stromen, de financiële posities en de hieraan verbonden risico's.
- bb. Uitzetting: Het tijdelijk toevertrouwen van liquiditeiten aan derden tegen vooraf overeengekomen condities.

Artikel 2. Uitgangspunten en algemene doelstellingen van de treasuryfunctie

1. De treasuryfunctie van de MRDH omvat:
 - a. Het zorgdragen voor een structurele toegang van de MRDH tot de financiële markt tegen marktconforme condities;
 - b. Het beschermen van vermogens- en (rente-)resultaten tegen ongewenste financiële risico's waaronder renterisico's, kredietrisico's en liquiditeitsrisico's;
 - c. Het minimaliseren van de interne verwerkingskosten en externe kosten bij het beheren van de geldstromen en financiële posities;
 - d. Het optimaliseren van de renteresultaten
 - e. Het realiseren van een adequaat op actuele situaties inspelend en controleerbaar liquiditeitsbeheer in de organisatie
2. De treasuryfunctie wordt uitsluitend ingezet in het kader van de uitoefening van de publieke taak.
3. Het is niet toegestaan om gebruik te maken van:
 - a. (rente)derivaten
 - b. Garantstellingen namens MRDH, borgstellingen.

Artikel 3. Renterisicobeheer

1. De Treasurer stelt tweemaal per jaar een rentevisie op
2. Bij Renterisicobeheer worden aanvullend op de wet FIDO de volgende uitgangspunten gehanteerd:
 - a. Nieuwe leningen of uitzettingen worden afgestemd op de actuele financiële positie, de aanwezige leningenportefeuille, een recente liquiditeitsplanning van de MRDH en een rentevisie van de MRDH.
 - b. De rentetypische looptijd en het renteniveau van de betreffende lening of uitzetting worden afgestemd op de actuele rentestand en de rentevisie van de MRDH, uitgezonderd de leningen en uitzettingen die vallen onder artikel 8 eerste lid, sub b en c.
 - c. Binnen de kaders gesteld onder sub a en b, streeft de MRDH naar spreiding in de rentetypische looptijden van leningen en uitzettingen.

Artikel 4. Valutarisicobeheer

De MRDH kan uitsluitend leningen verstrekken of aantrekken in Euro's.

Artikel 5. Bankrelaties

Het relatiebeheer is gericht op het realiseren van marktconforme condities voor het afnemen van financiële dienstverlening. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Bankrelaties en hun bancaire condities worden in het kader van contract- en leveranciersmanagement tenminste eens in de vijf jaar beoordeeld op noodzaak en prijs-kwaliteit verhouding.
2. Financiële instellingen waarmee de MRDH een contractuele relatie heeft dienen onder Nederlands of anderszins EER-toezicht te vallen.
3. Tussenpersonen dienen te zijn geregistreerd bij de Autoriteit Financiële Markten.

Artikel 6. Geldstromenbeheer

Teneinde de kosten van het geldstromenbeheer te beperken wordt:

1. het liquiditeitsgebruik beperkt door de geldstromen op elkaar en de liquiditeitsplanning af te stemmen. Hierbij wordt erop toegezien dat de liquiditeitspositie voldoende is om te garanderen dat alle verplichtingen tijdig kunnen worden nagekomen;
2. het betalingsverkeer zoveel mogelijk elektronisch uitgevoerd en door één bank.

Artikel 7. Saldo- en liquiditeitenbeheer

Het saldo- en liquiditeitenbeheer richt zich op het beheer en reguleren van (financiële) posities. De volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

1. Met inachtneming van de kasgeldlimiet en de liquiditeitsprognose van minimaal een jaar wordt in tijdelijke liquiditeitstekorten voorzien door het aantrekken van een kortlopende geldlening op de geldmarkt.
2. De liquiditeitspositie van de MRDH is te allen tijde voldoende om (financiële) verplichtingen na te komen.

Artikel 8. verstrekken financiering

1. De MRDH mag uit hoofde van de eigen publieke taak uitsluitend leningen verstrekken aan:
 - a. een door het algemeen bestuur aangewezen partij, waarbij in ieder geval:
 - i. Vooraf advies is ingewonnen bij de treasurer over de financiële positie en de kredietwaardigheid van de betreffende partij en
 - ii. Deze partij is voorgedragen door de verantwoordelijke bestuurscommissie of – indien de financiering niet onder de directe verantwoordelijkheid van één van de bestuurscommissies valt – door het dagelijks bestuur;
 - b. een vergunninghoudende vervoerder aan wie door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH een concessie is verleend op grond van de Wp2000;
 - c. een beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur die door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH als zodanig is aangewezen op grond van artikel 18, eerste lid van de Wet lokaal spoor.
2. Bij het verstrekken van leningen, worden maximaal mogelijke zekerheden geëist.

Artikel 9. aantrekken financiering

1. Bij aantrekken van financiering geldt het volgende uitgangspunt.
 - a. Teneinde de renterisico's te minimaliseren en het renteresultaat te optimaliseren is financiering met externe financieringsmiddelen slechts toegestaan nadat de beschikbare interne financieringsmiddelen optimaal zijn ingezet.
2. Bij het aantrekken van financieringen gelden de volgende voorschriften:
 - a. Financieringen kunnen uitsluitend worden aangetrokken uit hoofde van de publieke taak en worden ingezet voor:
 - i. de verstrekking van leningen op grond van artikel 8 eerste lid;
 - ii. de dekking van een liquiditeitstekort van de MRDH.
 - b. De MRDH vraagt minimaal 2 offertes, waaronder in ieder geval offertes van BNG en NWB, alvorens een financiering wordt aangetrokken.
 - c. Het is niet toegestaan om middelen aan te trekken met het enkele doel de middelen tegen een hoger rendement uit te zetten of uit te lenen.

Artikel 10. overtollige financiële middelen

1. Tijdelijk overtollige financiële middelen worden conform de daartoe strekkende wettelijke bepalingen aangehouden in rekening-courant bij 's Rijks schatkist (schatkistbankieren) of bij decentrale overheden in Nederland uitgezet.
2. Een deel van de onder lid 1 genoemde middelen kan via het Agentschap voor langere tijd in 's Rijks schatkist worden uitgezet in de vorm van deposito's.
3. Uitzettingen worden afgestemd op de meest actuele financiële positie en de liquiditeitsplanning.

Artikel 11. Vier-ogen-principe

De administratieve organisatie met betrekking tot de treasuryfunctie wordt zoveel mogelijk ingericht volgens het vier-ogen-principe.

Artikel 12. Citeertitel, inwerkingtreding, intrekken Treasurystatuut 2016

1. Dit statuut wordt aangehaald onder de naam "Treasurystatuut MRDH 2021" en treedt in werking op 1 januari 2021.
2. Het Treasurystatuut MRDH 2016 wordt ingetrokken per 31 december 2020.

3. Op garanties/ borgtochten of borgstellingen afgegeven door de MRDH voor 1 januari 2021 blijft het Treasurystatuut MRDH 2016 van toepassing.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 10 juli 2020

de secretaris,

de voorzitter,

Wim Hoogendoorn

Ahmed Aboutaleb



Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA ROTTERDAM

Bedrijfsvoering
Bestuur & Communicatie

Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Domingo Peeters

Telefoon
14 010

E-mail
info@lansingerland.nl

Website
www.lansingerland.nl

Verzenddatum 28 mei 2020
Ons kenmerk U20.03515
Uw brief van 26 maart 2020

Onderwerp **Zienswijze ontwerpbegroting 2021**
MRDH

Geacht bestuur,

Op 26 maart jongstleden ontvingen wij de ontwerpbegroting 2020 met het verzoek onze definitieve zienswijze kenbaar te maken op uiterlijk 28 mei aanstaande. Hierbij ontvangt u onze zienswijze.

Onze reactie

De MRDH zet ook komend jaar in op het verbeteren van de bereikbaarheid en een betere aansluiting op verschillende vormen van vervoer. Ook zet de MRDH in op het verder ontwikkelen en versterken van fieldlabs en regionale campussen, werklocaties, digitale connectiviteit, de regionale energiestrategie, en stimuleren van groen als vestigingsfactor. Met deze zienswijze op de ontwerpbegroting MRDH 2021 geven wij u een aantal aandachtspunten mee.

Financieel

De begroting is materieel in evenwicht. Het merendeel van de middelen van de begroting 2021 komt uit de BDU gelden en voor het economisch vestigingsklimaat uit de bijdrage per inwoner van de deelnemende gemeenten. Het aandeel van overige inkomsten is nog steeds gering. Tevens laat de begroting zien dat de MRDH meer moet doen met minder middelen. In de komende jaren is er vanwege de afronding van grote projecten sprake van een overbesteding op de BDU-middelen, maar de ontwikkeling van het saldo laat zien dat vanaf 2022 er weer een overschot is.

Het is goed om te zien dat het eerder aangekondigde ontwerp treasurystatuut MRDH 2021 is opgesteld en is meegestuurd met de ontwerpbegroting. Dat statuut geeft geen aanleiding tot aanvullende zienswijze.

Vervoer

De kosten van beheer en onderhoud van de railinfrastructuur blijven stijgen, terwijl de BDU-gelden niet meestijgen. Er is dus effectief minder geld om nieuwe investeringen te doen terwijl de opgaven waar deze regio voor staat steeds groter worden. Dat leidt tot meer doen met minder en dus op het verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen. Wij onderschrijven dat een goede bereikbaarheid een rand-

voorwaarde is om de MRDH verder te ontwikkelen en vragen de MRDH te streven naar voldoende investeringsruimte voor de gehele regio.

De programma's exploitatie verkeer en openbaar vervoer en infrastructuur verkeer en openbaar vervoer sluiten respectievelijk aan bij de eerder opgestelde Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit.

Als laatste willen we nogmaals wijzen op de risico's van overplanning en overbesteding en de limieten die daarvoor gesteld zijn, zeker met betrekking tot grote projecten.

Economie

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs drie van de vier ambities van de strategische agenda: Vernieuwen Economie, Versterken Stad en Omgeving en Veranderen Energie. Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt er gewerkt aan zeven doelstellingen die volgen uit de strategische agenda: stimuleren van innovatie en economische groei, verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt, versterken van digitale verbindingen, ruimte om te werken, stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor en samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties. De ambities van Lansingerland vinden aansluiting binnen deze programmalijnen.

Tot slot

De coronacrisis heeft ook voor het werkveld van de MRDH impact. Immers, zowel de economie als ons vervoersysteem staan voor nieuwe uitdagingen. Deze actualiteit is nog niet opgenomen in uw Ontwerp-begroting. Samen met u bekijken we de komende maanden hoe we onze ambities het beste kunnen nastreven, en welke effecten dit heeft op uw begroting.

De werkzaamheden van de MRDH verschuiven steeds meer van beleid naar uitvoering waarbij de MRDH bij veel projecten de regie voert. Daarbij kan de MRDH meer dan voorheen een rol spelen om externe financieringsbronnen te verkennen en afspraken te maken. Voor de komende jaren vraagt het uitvoeren van de ambitie van de MRDH veel inzet van alle samenwerkingspartners.

Door de koppeling tussen de ontwerp-begroting en de strategische agenda die afgelopen jaar is vastgesteld, is er een meer samenhangende en duidelijke visie op de MRDH programma's in de komende jaren. Wij hebben vertrouwen in de voortzetting van een goede samenwerking.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout
Griffier