Bundel van de Gemeenteraad van 1 juni 2017

Agenda bijlagen

Agenda RAAD 01-06-2017

1 Opening en mededelingen

2 Trekken van het lot ter bepaling van het raadslid bij wie een eventuele stemming zal beginnen

3 Vragenhalfuurtje voor raadsleden

4 Spreekrecht voor niet-raadsleden

5 Vaststelling van de agenda

6 Vaststelling van de besluitenlijst van de vorige vergadering

BV17.0065 Besluitenlijst Gemeenteraad d.d. 20 april 2017

T17.06242 A2017-09 (Verworpen) Amendement (Fractie Neeleman) Windenergie: zienswijze partiële wijziging visie ruimte en mobiliteit

7 Lijst ingekomen stukken raadsvergadering 1 juni 2017

*<P>De lijst ingekomen stukken (T17.07435) en de wijze van afdoening vast te stellen.</P>
Griffie
*

Voorstel Raad 9276

T17.07435 Lijst ingekomen stukken raad 1 juni 2017 - overzicht

T17.06744 Toezeggingenlijst 05 - 01-06-2017 Raad

T17.06719 Moties 05 - 01-06-2017 Raad

8 Afleggen van de ambtseed door Jeroen Elshof, raadsadviseur

*Griffie
*

9 Bespreekpunten

9.a Ontheffing woonplaatsvereiste wethouder Abee

*<P>De eerder door de gemeenteraad verleende ontheffing van het woonplaatsvereiste aan wethouder Abee te verlengen voor de duur van één jaar.</P>
Griffie
*

Voorstel Raad 9229

T17.07113 Verzoek om woonplaatsontheffing 2017 aan raad van wethouder Abee

9.b Cultuurhuizen en toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland - bespreekpunt ovv diverse partijen

<OL>
<LI>In te stemmen met de uitwerking Cultuurhuizen in Lansingerland (T17.04787).</LI>
<LI>In te stemmen met de uitwerking Toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland (T17.01654).</LI>
*<LI>In te stemmen met scenario twee <SPAN style="FONT-SIZE: 9.5pt; FONT-FAMILY: 'Trebuchet MS',sans-serif; mso-bidi-font-size: 11.0pt; mso-fareast-font-family: 'Times New Roman'; mso-bidi-font-family: 'Times New Roman'; mso-ansi-language: NL; mso-fareast-language: NL; mso-bidi-language: AR-SA" data-mce-style="font-size: 9.5pt; font-family: 'Trebuchet MS',sans-serif; mso-bidi-font-size: 11.0pt; mso-fareast-font-family: 'Times New Roman'; mso-bidi-font-family: 'Times New Roman'; mso-ansi-language: NL; mso-fareast-language: NL; mso-bidi-language: AR-SA;">(financieel scenario b+) </SPAN>met een groeipad zoals beschreven in de Toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland.</LI></OL>
Ankie van Tatenhove
EMO
*

Voorstel Raad 8943

T17.01654 Bibliotheeknota Lansingerland

T17.04787 Uitwerking Cultuurhuizen in Lansingerland: Broedplaats, huiskamer en trekpleister

9.c Verkoop 't Web aan de Bibliotheek - bespreekpunt ovv diverse partijen

<OL>
<LI>Kennis te nemen van het voornemen van het college tot verkoop van ’t Web aan de Stichting Bibliotheek Oostland om niet, onder de voorwaarde van een terugleververplichting eveneens om niet wanneer zodra de Stichting Bibliotheek Oostland het gebouw niet meer gebruikt voor de functie waarvoor het is bedoeld.</LI>
<LI>Een bijdrage beschikbaar te stellen aan de bibliotheek ter grootte van € 78.000 ten behoeve van de initiële verbouwings- en aanpassingskosten van ’t Web en dit bedrag ten laste van het exploitatieresultaat op de begroting 2017 te brengen.</LI>
<LI>De boekwaarde van ’t Web van € 655.000 af te waarderen.</LI>
*<LI>In te stemmen met het visual essay (T17.04962) als uitgangspunt voor het toekomstbeeld van de Snip en het college te verzoeken dit verder uit te werken en hiervoor een voorstel te doen aan de Gemeenteraad.</LI></OL>
Albert Abee, Ankie van Tatenhove
RO
*

Voorstel Raad 8588

T17.04962 Toekomst SNIP

9.d Beleidskader openbare laadpalen - te bespreken ivm mogelijk amendement VVD

<OL>
<LI>In te stemmen met het continueren van de concessieovereenkomst met de gemeente Rotterdam.</LI>
*<LI>In te stemmen met de toekenning van een investeringsbudget van € 150.000,- in plaats van het bij de kadernota 2017 toegekende investeringsbudget van € 300.000,-.</LI></OL>
Jeroen Heuvelink
VH
*

Voorstel Raad 8545

I17.08150 Notitie Laadinfrastructuur Lansingerland

T17.02147 Discussienotitie openbaar laden in Lansingerland

T17.02159 Uitvoeringskader Openbaar Laden Lansingerland

10 Hamerstukken

10.a Openen grondexploitatie Landscheidingspark Horeca (Bijlage Grex in Ibabs map geheime stukken raad)

<P><STRONG>Gevraagde beslissing</STRONG></P>
<OL>
<LI>Het openen van een grondexploitatie voor het project Landscheidingspark Horeca per 1 januari 2017.</LI>
<LI>De lasten ad € 253.865,- voortkomende uit het ophogen van de voorziening verlieslatende grexen voor dit project te dekken vanuit de Reserve Annie M.G. Schmidtpark.</LI>
<LI>Het verwerken van de financiële gevolgen van beslispunten 1 en 2 in de Meerjaren Prognose Grondexploitaties 2017 en Voorjaarsnota 2017.</LI>
*<LI>De door het college opgelegde geheimhouding ex artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet, op de financiële bijlage T17.01944 behorende bij de grondexploitatie Landscheidingspark Horeca, te bekrachtigen. Deze geheimhouding duurt totdat het project is afgerond.</LI></OL>
Albert Abee
RO
*

Voorstel Raad 8546

T17.05484 Algemene bijlage grondexploitatie Landscheidingspark Horeca 2017

U17.03085 Geheimhouding bijlage grondexploitatie Landscheidingspark Horeca

10.b Motie (M2016-031) Versterken openbare ruimte

<P><EM>Besluit(en) </EM></P>
<OL>
<LI>Kennis te nemen van de notitie T17.03091</LI>
<LI>De financiële gevolgen van de notitie te betrekken bij de bespreking van de Kadernota 2018.</LI>
*<LI>De uitkomsten van de besluitvorming over de Kadernota 2018 zo nodig te verwerken in de notitie en deze ter definitieve besluitvorming aan de raad voor te leggen.</LI></OL>
Simon Fortuyn
BO
*

Voorstel Raad 8739

T17.03091 Versterken openbare ruimte (Motie 2016-31) (zaakdossier aanmaken in D000000012606/06) genaamd: Politiek)

T16.14801 M 2016-31 (Aangenomen) Motie (Leefbaar 3B, D66, ChristenUnie) Versterking Openbare Ruimte

10.c 1e begrotingswijziging 2017 en begroting 2018 Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR)

*<P align=left>Instemmen met de inhoud van de zienswijzen over de 1^e begrotingswijziging 2017 en de begroting 2018 van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR).</P>
Pieter van de Stadt
VH
*

Voorstel Raad 9028

I17.14029 Programmabegroting 2017 1e wijziging

I17.14030 Begroting 2018

U17.05364 Zienswijzereactie 1e begrotingswijziging 2017 en concept begroting 2018 VRR

10.d Zienswijze ontwerpbegroting MRDH 2018 en beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017

*Pieter van de Stadt
BIF
*

Voorstel Raad 9005

I17.11673 Zienswijze Ontwerpbegroting MRDH 2018 en Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017

I17.11674 Ontwerp beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017

I17.11675 Concept ontwerp begroting 2018 en meerjarenbeeld 2019-2021

U17.04642 Ontwerpbegroting 2018

10.e Addendum uitvoeringsdocument Nota Verbonden Partijen 2016-2020 (wijzigingen geel gearceerd)

*<P>Het addendum op het uitvoeringsdocument Nota Verbonden Partijen 2016-2020 vast te stellen.</P>
Pieter van de Stadt
BIF
*

Voorstel Raad 8905

T17.01105 Addendum uitvoeringsdocument nota Verbonden Partijen 2016-2020

10.f Conceptbrief advies BRR inzake nieuw te nemen luchthavenbesluit RTHA

*<P>In te stemmen met de conceptbrief (T17.05892) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met daarin het gemeenschappelijke advies van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) inzake het nieuw te nemen luchthavenbesluit RTHA.</P>
Simon Fortuyn
RO
*

Voorstel Raad 9023

T17.05892 Conceptbrief advies BRR inzake nieuw te nemen luchthavenbesluit RTHA

T17.05994 Voorstel handhavingspunten Bijlage bij BRR advies T17.05892

10.g Vaststelling bestemmingsplan "Achter de Kerk, Bleiswijk"

<P><STRONG>Gevraagde beslissing</STRONG></P>
<OL>
<LI>Het bestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk”, met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0172-VAST, bestaande uit de verbeelding, de regels en de plantoelichting, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de GBKN met datum 26 januari 2016, ongewijzigd vast te stellen.</LI>
*<LI>Geen exploitatieplan vast te stellen.</LI></OL>
Jeroen Heuvelink
RO
*

Voorstel Raad 8823

I17.09820 Bp "Achter de Kerk, Bleiswijk"

10.h Benoeming van de heer drs. Jeroen P.L. Elshof tot plaatsvervangend Griffier

*<P>De heer drs. Jeroen P.L. Elshof te benoemen tot plaatsvervangend griffier.</P>
Griffie
*

Voorstel Raad 9011

10.i Besluit onderzoeksrapport Rekenkamer Lansingerland 'in de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland'

*<P align=left><SPAN style="FONT-SIZE: small" data-mce-style="font-size: small;">In te stemmen met de conclusies en aanbevelingen zoals verwoord in hoofdstuk 2 van het rapport 'in de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland'. </SPAN></P>
Griffie
*

Voorstel Raad 8824

I17.09856 Rekenkamer Lansingerland betr. rapport in de groei

10.j Bekrachtiging vertrouwelijkheid

11 Sluiting

GEMEENTE Lansingerland

Aan de leden van de gemeenteraad van Lansingerland

Dagtekening : dinsdag, 23 mei 2017
Onderwerp : Raadsagenda

Hierbij nodig ik u uit tot het bijwonen van de vergadering van de raad van de gemeente Lansingerland op **donderdag 1 juni 2017** in de raadszaal van het gemeentehuis aan de
Tobias Asserlaan 1 te Bergschenhoek.

De voorzitter,

Pieter van de Stadt

Agenda

NR	ONDERWERP
	Beginpunten
1.	**Opening en mededelingen**
2.	**Trekken van het lot ter bepaling van het raadslid bij wie een eventuele stemming zal beginnen**
3.	**Vragenhalfuurtje voor raadsleden**
4.	**Spreekrecht voor niet-raadsleden**
5.	**Vaststelling van de agenda**
6.	**Vaststelling van de besluitenlijst van de vorige vergadering**
7.	**Lijst ingekomen stukken raadsvergadering 1 juni 2017** De lijst ingekomen stukken (T17.07435) en de wijze van afdoening vast te stellen.
8.	**Afleggen van de ambtseed door Jeroen Elshof, raadsadviseur**
	Bespreekpunten
9.	**Bespreekpunten**
9.a.	**Ontheffing woonplaatsvereiste wethouder Abee** De eerder door de gemeenteraad verleende ontheffing van het woonplaatsvereiste aan wethouder Abee te verlengen voor de duur van één jaar.
9.b.	**Cultuurhuizen en toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland - bespreekpunt ovv diverse partijen**

1. In te stemmen met de uitwerking Cultuurhuizen in Lansingerland (T17.04787).
2. In te stemmen met de uitwerking Toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland (T17.01654).
3. In te stemmen met scenario twee (financieel scenario b+) met een groeipad zoals beschreven in de Toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland.

9.c. Verkoop 't Web aan de Bibliotheek - bespreekpunt ovv diverse partijen

1. Kennis te nemen van het voornemen van het college tot verkoop van ’t Web aan de Stichting Bibliotheek Oostland om niet, onder de voorwaarde van een terugleververplichting eveneens om niet wanneer zodra de Stichting Bibliotheek Oostland het gebouw niet meer gebruikt voor de functie waarvoor het is bedoeld.
2. Een bijdrage beschikbaar te stellen aan de bibliotheek ter grootte van € 78.000 ten behoeve van de initiële verbouwings- en aanpassingskosten van ’t Web en dit bedrag ten laste van het exploitatieresultaat op de begroting 2017 te brengen.
3. De boekwaarde van ’t Web van € 655.000 af te waarderen.
4. In te stemmen met het visual essay (T17.04962) als uitgangspunt voor het toekomstbeeld van de Snip en het college te verzoeken dit verder uit te werken en hiervoor een voorstel te doen aan de Gemeenteraad.

9.d. Beleidskader openbare laadpalen - te bespreken ivm mogelijk amendement VVD

1. In te stemmen met het continueren van de concessieovereenkomst met de gemeente Rotterdam.
2. In te stemmen met de toekenning van een investeringsbudget van € 150.000,- in plaats van het bij de kadernota 2017 toegekende investeringsbudget van € 300.000,-.

Hamerstukken

10. Hamerstukken

10.a. Openen grondexploitatie Landscheidingspark Horeca (Bijlage Grex in Ibabs map geheime stukken raad)

Gevraagde beslissing

1. Het openen van een grondexploitatie voor het project Landscheidingspark Horeca per 1 januari 2017.
2. De lasten ad € 253.865,- voortkomende uit het ophogen van de voorziening verlieslatende grexen voor dit project te dekken vanuit de Reserve Annie M.G. Schmidtpark.
3. Het verwerken van de financiële gevolgen van beslispunten 1 en 2 in de Meerjaren Prognose Grondexploitaties 2017 en Voorjaarsnota 2017.
4. De door het college opgelegde geheimhouding ex artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet, op de financiële bijlage T17.01944 behorende bij de grondexploitatie Landscheidingspark Horeca, te bekrachtigen. Deze geheimhouding duurt totdat het project is afgerond.

10.b. Motie (M2016-031) Versterken openbare ruimte

Besluit(en)

1. Kennis te nemen van de notitie T17.03091
2. De financiële gevolgen van de notitie te betrekken bij de bespreking van de Kadernota 2018.
3. De uitkomsten van de besluitvorming over de Kadernota 2018 zo nodig te verwerken in de notitie en deze ter definitieve besluitvorming aan de raad voor te leggen.

10.c. 1e begrotingswijziging 2017 en begroting 2018 Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond

(VRR)
Instemmen met de inhoud van de zienswijzen over de 1e begrotingswijziging 2017 en de begroting 2018 van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR).

10.d. Zienswijze ontwerpbegroting MRDH 2018 en beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017

10.e. Addendum uitvoeringsdocument Nota Verbonden Partijen 2016-2020 (wijzigingen geel gearceerd)
Het addendum op het uitvoeringsdocument Nota Verbonden Partijen 2016-2020 vast te stellen.

10.f. Conceptbrief advies BRR inzake nieuw te nemen luchthavenbesluit RTHA
In te stemmen met de conceptbrief (T17.05892) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met daarin het gemeenschappelijke advies van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) inzake het nieuw te nemen luchthavenbesluit RTHA.

10.g. Vaststelling bestemmingsplan "Achter de Kerk, Bleiswijk"
Gevraagde beslissing

1. Het bestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk”, met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0172-VAST, bestaande uit de verbeelding, de regels en de plantoelichting, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de GBKN met datum 26 januari 2016, ongewijzigd vast te stellen.
2. Geen exploitatieplan vast te stellen.

10.h. Benoeming van de heer drs. Jeroen P.L. Elshof tot plaatsvervangend Griffier
De heer drs. Jeroen P.L. Elshof te benoemen tot plaatsvervangend griffier.

10.i. Besluit onderzoeksrapport Rekenkamer Lansingerland 'in de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland'
In te stemmen met de conclusies en aanbevelingen zoals verwoord in hoofdstuk 2 van het rapport 'in de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland'.

10.j. Bekrachtiging vertrouwelijkheid

Eindpunten

11. Sluiting

Alle raadsstukken zijn te vinden op www.lansingerland.nl, via de link “de gemeente”, “vergaderschema”, vervolgens de juiste datum aanklikken. In de centrale hal van het gemeentehuis kunt u de stukken digitaal inzien.

BESLUITENLIJST
Gemeenteraad

Datum vergadering 20 april 2017
Registratienummer BV17.0065

Aanwezig

Raadsleden:

Leefbaar 3B	: Wouter Hoppenbrouwer, Jan Pieter Blonk, Georgine Zwinkels, Marjolein Gielis, Leon Erwich, Henk Meester en Jan van der Laan
CDA	: Nelleke Bouman, Arnold Oosterlaan, Johan van der Burg, Hans van der Stelt en Gert-Jan van den Bogerd
VVD	: Alexander Kuipers, Nathalie van Bakel, Eric Kampinga, Kathy Arends en Juval Pat El
D66	: Ineke den Heijer, Michiel Muis, Erik Jonker en Ronald van der Stad
CU	: Kees-Willem Markus en Jurjen Dieleman
PvdA	: Gerard Bovens
WIJ Lansingerland	: Leon Hoek en Petrine van Olst
GroenLinks	: Ivana Citterbartová
Partij Neeleman	: Eddy Neeleman
Voorzitter	: André Nieuwlaat
Griffier	: Marijke Walhout
Wethouders	: Simon Fortuyn, Albert Abee, Jeroen Heuvelink en Ankie van Tatenhove
Gemeentesecretaris	: Ad Eijkenaar

Afwezig
Petra Verhoef (PvdA); Matthijs Ruitenberg (CDA); Pieter van de Stadt (voorzitter); Albert Abee (wethouder)

Agenda

NR ONDERWERP

1. **Opening en mededelingen**
De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.
De raad houdt een moment stilte om het overlijden van oud-griffier Kees van ’t Hart te gedenken.

2. **Trekken van het lot ter bepaling van het raadslid bij wie een eventuele stemming zal beginnen**
Nr. 21, de heer Neeleman.

3. **Vragenhalfuurtje voor raadsleden**
De heer Neeleman stelt een vraag over uitstekend putdeksel en scooter ongeval.

4. **Spreekrecht voor niet-raadsleden** – nvt

5. **Vaststelling van de agenda**
Op verzoek van Jan Pieter Blonk wordt agendapunt 8a Vaststelling bestemmingsplan ‘Buitengebied

Bleiswijk' een hamerstuk met nummer 9c.
Op verzoek van Eddy Neeleman wordt agendapunt 9c bespreekpunt met nummer 8a.

6. Vaststelling van de besluitenlijst van de vorige vergadering

De besluitenlijst wordt ongewijzigd vastgesteld.

7. Lijst ingekomen stukken raadsvergadering 20 april 2017

De lijst ingekomen stukken wordt ongewijzigd vastgesteld.

8. Bespreekpunten

8.a. Windenergie: zienswijze partiële wijziging Visie Ruimte en Mobiliteit

Eddy Neeleman (PN) dient een amendement in (A2017-009, zie bijlage).

Besluitvorming
De heren Meester (L3B) en Van der Stelt (CDA) zijn tijdens de stemming niet in de raadzaal aanwezig.

Amendement A2017-009 wordt verworpen met 1 stem voor (Partij Neeleman) en 25 stemmen tegen (L3B, CDA, VVD, D66, CU, PvdA, WIJ Lansingerland en GroenLinks).
Het voorstel wordt aangenomen met 25 stemmen voor (L3B, CDA, VVD, D66, CU, PvdA, WIJ Lansingerland en GroenLinks) en 1 stem tegen (Partij Neeleman).

9. Hamerstukken

9.a. Bekrachtiging vertrouwelijkheid (niet van toepassing)

9.b. Cultuurnota Lansingerland "Bruisen, binden, boeien"

Het voorstel wordt met algemene stemmen (28) aangenomen.

9.c. Vaststelling bestemmingsplan "Buitengebied Bleiswijk"

Het voorstel wordt met algemene stemmen (28) aangenomen.

9.d. Reactie financieel toezicht begroting 2017 (Wijzigingen geel gearceerd)

Het voorstel wordt met algemene stemmen (28) aangenomen.

9.e. Vaststellen Verordening op de ambtelijke bijstand en fractieondersteuning Lansingerland 2017

Eddy Neeleman legt een stemverklaring af: hij wil de Griffie complimenteren met een naar zijn idee correcte aanpassing van de verordening.
Het voorstel wordt met algemene stemmen (28) aangenomen.

10. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 20.33 uur.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 1 juni 2017,

De griffier,

drs. Marijke Walhout

Gemeente Lansingerland
03 Interne Documenten d.d. 25/04/2017
T17.06242

(In te vullen door de griffier)
A 2017- 9

AMENDEMENT

Voorstelnummer:
Concept agendapunt 9c (was hamerstuk) nieuw agendapunt 8a ?

Onderwerp:
Windenergie: zienswijze partiele wijziging visie ruimte en mobiliteit.

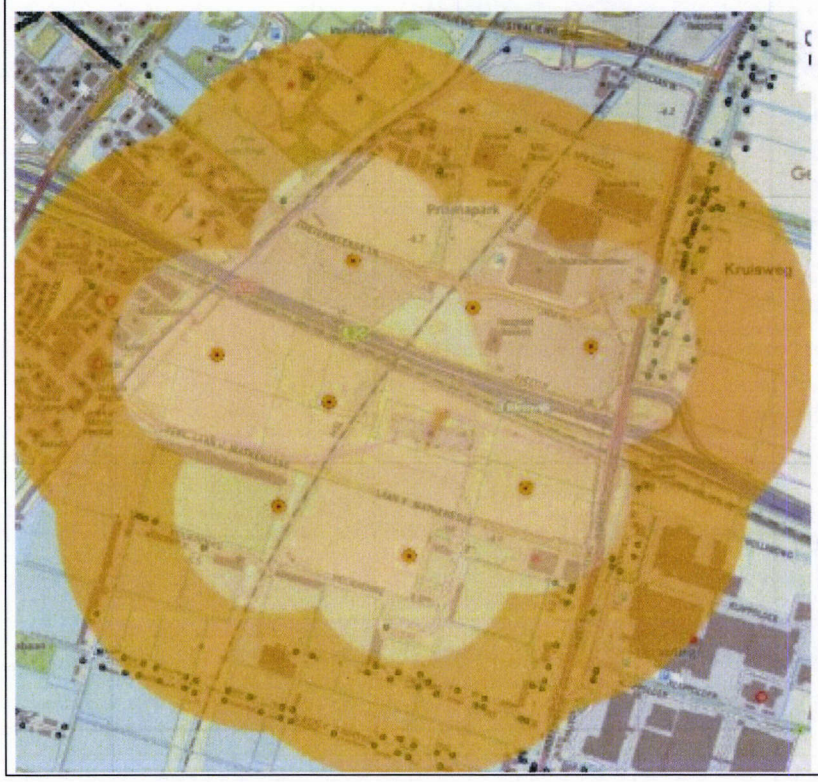
De raad van de gemeente Lansingerland in vergadering bijeen d.d. 20 april 2017

Ondergetekende stelt het volgende amendement voor:

In het raadsbesluit toe te voegen als punt 2.d.

Dat niet eerder overgegaan wordt tot medewerking tot plaatsing van een windmolen dan nadat vaststaat dat glastuinbouw op de onderliggende aaneengesloten 15 ha agrarische koude grond niet bemoeilijkt wordt.
(Dit omdat het college voor de Hoefweg 140 van mening is dat de provincie voor het houden van 15 paarden bezwaar zal maken.)

Toelichting:



Op bladzijde 28 van de milieuanalyse staan 2 nieuwe mogelijke locaties die in de Overbuurtsepolder liggen.

De onderste stip ligt in het concentratiegebied glastuinbouw en is door de aaneengesloten 15 ha aaneengesloten oppervlakte geschikt voor moderne glastuinbouw

Indien hier een 150 m hoge windmolen tussen de Violierenweg en de Laan van Mathenesse komt, dan wordt een groot deel (6 ha van de 15 ha) van dit glastuinbouwgebied ongeschikt voor glastuinbouw.

Terwijl de raad besluit hier niet 0,6 ha van dit gebied naast een reeds lang bestaande boerderij voor paardenpension te bestemmen.
(locatie Hoefweg/hoek Groendaalseweg in bestemmingsplan buitengebied Bleiswijk)

Ondertekening en naam: Eddy Neeleman. Fractie Neeleman

~~Aangenomen~~/verworpen(*) door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 20/4 2017

de griffier

drs. Marijke Walhout

STEMBRIEFJE GEMEENTERAAD LANSINGERLAND 2014-2018

Datum raad	20-4-2017.
Onderwerp	Windenergie
Amendement, nr. A 2017/9	Partij Neeleman
Motie, ~~nr. M 2017/~~	

FRACTIE		AANTAL	VOOR	TEGEN
Leefbaar 3B	~~(7)~~ 6			6
CDA	~~(6)~~ ~~5~~ 4			4
D66	(4)			4
ChristenUnie	~~(3)~~ 2			2
VVD	(5)			5
PvdA	~~(2)~~ 1			1
Wij Lansingerland	(2)			2
GroenLinks	(1)			1
Partij Neeleman	(1)		1	
TOTAAL	~~(31)~~ ~~28~~ 26		1	25
UITKOMST			*Aangenomen*	*Verworpen*

meester weg

wd stedweg

Versie: januari 2015

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Registratienummer
BR1700082

Onderwerp
Lijst ingekomen stukken raadsvergadering 1 juni 2017

Gevraagde beslissing
De lijst ingekomen stukken (T17.05435) en de wijze van afdoening vast te stellen.

Toelichting
U wordt gevraagd om de lijst van ingekomen stukken en de daarbij aangegeven wijze van afdoening vast te stellen.
- A Voor kennisgeving aannemen;
- B Ter voorbereiding van besluitvorming in handen stellen van het college;
- C Ter afdoening in handen stellen van het college;
- D Vaststellen van de lijst met toezeggingen en moties en instemmen met het afvoeren van grijsgemaakte toezeggingen en moties.

De ingekomen stukken zijn beschikbaar voor raads- en commissieleden op het ris (via het tabblad vergaderen, onderdeel lijst ingekomen stukken). Voor overige geïnteresseerden zijn de (openbare) stukken gepubliceerd op de website.

Bijlagen
- Overzicht van ingekomen stukken van de raad van 1 juni 2017, T17.05435
- Overzicht van de toezeggingen, T17.06744
- Overzicht van de moties, T17.06719

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700082

Onderwerp
Lijst ingekomen stukken raadsvergadering 1 juni 2017

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel,

Besluit
De lijst ingekomen stukken (T17.07435) en de wijze van afdoening vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Overzicht lijst ingekomen stukken raad 1 juni 2017
Lijst bevat de stukken die t/m donderdag 18 mei 2017 bij de griffie zijn binnengekomen.
(Corsanr. T17.07435)

A: Voor kennisgeving aannemen (170601)

- A18-Brief van Metropoolregio betr. inbesteding busvervoer Rotterdam en Den Haag
- A1-VNG Ledenbrief 17-019 d.d. 6 april 2017 betr. naar een nieuw cultuur en erfgoedbeleid I17.13768
- A2-Brief van VRR toezending begroting 2018, 1e begr.wijziging 2017 en jaarverslag 2016
- A4-Aanbiedingsbrief PvE bus concessies MRDH
- A5-Email betr. bezwaarschrift herinrichting openbare ruimte nabij 't Vierkantje
- A3-Brief van VRR betr. reactie zienswijzen Plan Brandweerzorg 2017-2020
- A6-Email informatieverstrekking inzake uitzending bij de Monitor over overlast houtkachels
- A7-Brief VRR betr. instemming met ontwerp-omgevingsvergunning Rembrandtlaan 38 Bleiswijk
- A8-Brief VRR betr. zienswijze ontwerp-bp. Oostland Berkel, 3e part. herziening De Houtlijn b.v.
- A9-Brief van Hoogheemraadschap Delfland aanbieding waterkwaliteitsrapportage
- A10-VNG ledenbrief 2017-21 betr. bekendmaking voorgedragen kandidaten voor vacatures in VNG bestuur en commissies
- A11-Email betr. informatieverstrekking inzake Register Attractietoestellen voor gemeenten
- A12-Email betr. Paasvuren I17.17412
- A13-VNG 17-023 betr. resultaat enquête naar beschikbaarheid accountants voor controle gemeentelijke jaarrekening I17.17221
- A14-Brief van VRR betr. zienswijzen en reacties Regionaal Risicoprofiel
- A15-Brief van Raad van State betr. uitspraak inz. beroep bp. Laan van Romen 25 te Berkel
- A16-Brief van VRR betr. ontwerp-bp. Manege Hillegersberg i.h.k.v. verbreding A16
- A17-Brief van NOCNSF betr. aandacht bij voorjaarsnota voor participatie van kinderen in armoede

B: Ter voorbereiding van besluitvorming in handen college (170601)

- B1-VNG Ledenbrief 17-020 d.d. 7 april 2017 betr. contractering en financiering van drie landelijke instellingen sociaal domein I17.13775
- B2-Brief van Recreatieschap Rottemeren betr. jaarstukken 2016, ontwerp-begrotin 2018 en ontwerp 2e begr.wijz. 2017
- B3-Brief van Bedrijvenschap Hoefweg betr. fin. stukken bedrijvenschap Hoefweg (jaarstukken 2016)
- B4-Brief van Metropoolregio betr. aanbieding voorlopige jaarstukken MRDH
- B5-Email GR Bleizo m.b.t. toezending financiéle stukken GR Bleizo en Bedrijvenschap Hoefweg
- B6-Email DCMR betr. begroting 2018
- B7-Aanbiedingsbrief van SVHW met ontwerp-begroting 2018
- B8-E-mail met aanbieding voorlopige jaarstukken 2016 Rottemeren
- B9-E-mailv an GGD aanbieding begroting 2018 en jaarverslag 2016
- B10-Brief betr. bezwaarschrift tegen besluit terugvordering fractiegelden
- B11-VNG 17-022 betr. model archiefverordening 2017 en aanhangende modellen I17.17042

C: Ter afdoening in handen college (170601)

- C1-WOB verzoek betr. ongeval op 8 april jl. Rondom in Bergschenhoek

D: Vaststelling van de lijst ingekomen stukken en moties en afdoen van grijsgemaakte toezeggingen en moties (170601)

- Overzicht van de toezeggingen, T17.06744
- Overzicht van de moties, T17.06719

TL 2014	Inhoud toezegging	Verantw. Wethouder	Tijdens	Datum	Afd.	Stand van zaken	Geaccor-deerd in raad d.d.
169	P&R Westpolder: Er komt een evaluatie van nut en noodzaak van de blauwe zone nadat de parkeergarage er een tijdje staat.	Fortuyn	Raad	25-9-2014	RO	P&R in maart in gebruik. Evaluatie 2e kwartaal 2017.	

TL 2015	Inhoud toezegging	Verantw. Wethouder	Tijdens	Datum	Afd.	Stand van zaken	Geaccor-deerd in raad d.d.
61	Prins Mauritsschool: Het college stuurt de raad een tussen-rapportage aan het eind van het 3e jaar/begin 4e jaar over de stand van zaken bij het gebruik van het gebouw aan de Orionstraat als dislocatie van de Prins Johan Friso School.	Heuvelink	Commissie Samenleving	18-5-2015	E&MO	Planning: eind 2018.	
156	Vaststellen door de raad van een nieuwe handhavingsmatrix waarin de taken versus beschikbare boa-capaciteit in prioriteiten wordt verdeeld indien de inzet van een BOA bij GBA huiscontroles standaard wordt (Antw. 125)	Van der Stadt	ATVB16	16-10-2015	V&H	Na de vaststelling van de uitwerking van motie 2016-12 Toezicht en Handhaving leggen wij de raad een nieuwe handhavingsmatrix mbt de inzet van boa's voor.	
167	Onderzoek naar haalbaarheid thuisbezorgen documenten door een commercieel bedrijf (antw. 167)	Fortuyn	ATVB16	16-10-2015	PZ	Afhandeling via jaarrekening 2016.	
170	Bewaakte fietsenstalling Rodenrijs: afhankelijk van de ervaringen met de bewaakte stalling Berkel-Westpolder moet worden bepaald of een bewaakte stalling bij station Rodenrijs wenselijk/haalbaar is. Bij de plannen voor een groenere stationslocatie zal integraal rekening worden gehouden met een toekomstige fietsenstalling. (antw. 264)	Fortuyn	ATVB16	16-10-2015	RO	2e kwartaal 2017 (evaluatie 1 jaar na opening bewaakte fietsenstalling)	
171	Onderzoek mogelijkheden cameratoezicht bij fietsenstalling station Rodenrijs (antw. 265)	Fortuyn			RO	2e kwartaal 2017.	
173	Opstellen plan van aanpak fietsveiligheid. Het organiseren van E-bike cursus. (antw. 312, 313)	Fortuyn	ATVB16	16-10-2015	RO	Rapportage educatie tweede kwartaal 2017.	

187	Najaarsnota: Samen met wethouder Fortuyn zal een inspanning worden gedaan om komend jaar meer grip te krijgen op het realisatie-percentage van het voorgenomene in de begroting, zodat er meer op gestuurd kan worden door het college.	Abee	Commissie Algemeen Bestuur	11-11-2015	B&O		
201	Snorfiets weren van de rijbaan: dit onderwerp wordt meegenomen in de notitie Fietsveiligheidsplan (toezegging 173)	Fo+C3rtuyn	Commissie Ruimte	1-12-2015	RO	Bij analyse fietsnetwerk (onderdeel fietsveiligheidsplan) wordt gekeken waar dit opportuun is. Q3.	
207	Klachtenregeling: De wethouder zal de klachten(volgorde) monitoren en in de evaluatie opnemen, en daar ook prestatie indicatoren voor opnemen.	Fortuyn	Commissie Algemeen Bestuur	2-12-2015	BI&F	Evaluatie 2017.	

TL 2016	Inhoud toezegging	Verantw. Wethouder	Tijdens	Datum	Afd.	Stand van zaken	Geaccordeerd in raad d.d.
T2016-009	Mobiliteitsplan: fietskruisingen met N-wegen worden meegenomen in het fietsveiligheidsplan.	Fortuyn	Commissie Ruimte	15-3-2016	RO	Bij analyse fietsnetwerk (onderdeel fietsveiligheidsplan) wordt gekeken waar maatregelen gewenst zijn. Q3.	
T2016-013	Zienswijze Ontwerp Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid: de wethouder kijkt naar de mogelijkheden en het gebruik van de groene (NS?) gebouwen bij station Rodenrijs voor uitbreiding van het fietsparkeren.	Fortuyn	Commissie Ruimte	15-3-2016	RO	2e kwartaal 2017 (evaluatie 1 jaar na opening bewaakte fietsenstalling).	
T2016-047	Integrale aanpak asielgerechtigden: er komt een evaluatie over 1 jaar.	Van Tatenhove	Commissie Samenleving	12-5-2016	E&MO	De evaluatie is gepland medio 2017.	
T2016-064	Kadernota: Het college zal volgend jaar de hoofdlijnen van beleid in de kadernota opschrijven.	Abee	Commissie Algemeen Bestuur	14-6-2016	FIN	Dit wordt in de Kadernota 2018 opgeschreven.	
T2016-094	Kadernota, n.a.v. motie M2016-17 versnelde uitgifte bedrijventerreinen: : de wethouder schenkt bij de tweejaarlijkse actualisering extra aandacht in de tekst aan het onderdeel marketing en acquisitie.	Abee	Raad	30-6-2016	RO	Wordt meegenomen bij actualisatie grondexploitaties. Raad 1 juni 2017.	

T2016-095	Kadernota, motie M2016- Elektrische oplaadpunten: de wethouder neemt de uitkomsten de marktverkenning naar de mogelijkheden van oplaadpunten mee in een nota die hij daarna in de commissie gaat brengen, alvorens e.e.a. in de raad besproken en besloten wordt (en neemt daarbij niet op voorhand een besluit om de genoemde 275 laadpalen te plaatsen in de gehele gemeente).	Heuvelink	Raad	30-6-2016	V&H	De nota beleid e-laadpalen staat op de bestuurlijke planning in de commissie Ruimte van mei 2017. Op verzoek van de agendacommissie is de bespreking verschoven van april naar mei.	
T2016-107	Aanvullende maatregelen voor asiel-gerechtigden: In oktober 2016 deelt het college de eerste resultaten van dit beleid met de Commissie Commissie Samenleving in een eerste evaluatie. (U16.08401)	Van der Stadt	Brief/memo	22-6-2016	E&MO	Wordt opgenomen in de evaluatie aanpak asielgerechtigden (T2016-047).	
T2016-114	Over de voortgang van deregulering informeren wij u eenmaal per jaar door middel van een geactualiseerd overzicht van te dereguleren producten en daarbij een planning wanneer besluitvorming in de raad kan plaatsvinden. (U16.10464) Kapvergunning - Q4 2016 in de raad ter vaststelling APV - December 2016 concept APV ter bespreking in commissie Commissie Algemeen Bestuur en vaststelling in de raad Subsidieverordening - December 2016 ter vaststelling in de raad.	Fortuyn	Brief/memo	9-9-2016	BI&F	Periodieke rapportage is in september 2017.	

T2016-116	Woonvisie/Verordening woonCommissie Ruimte-verdeling: in de monitoring van de Woonvisie worden de aantallen van woningsplitsing en –onttrekking opgenomen.	Van Tatenhove	Commissie Ruimte	13-9-2016	RO	29-09-2016 door de raad vastgesteld. Q4 2017 worden in de monitoring van de Woonvisie de aantallen toegekende woningen-splitsingen en -onttrekkingen opgenomen.	
T2016-123	In een tweemaandelijks memo de raad informeren over de activiteiten voor 10 jaar Lansingerland (U16.11703)	Van de Stadt	Brief/memo	21-9-2016	BI&F	10 maart 2017 heeft de raad brief U17.01898 ontvangen.	
T2016-125	Deregulering: Over de voortgang van deregulering informeren wij u eenmaal per jaar door middel van een geactualiseerd overzicht van te dereguleren producten en daarbij een planning wanneer besluit- vorming in de raad kan plaatsvinden. (U16.10464)	Simon Fortuyn	Brief/memo	9-9-2016	BI&F	Periodieke rapportage is in september 2017.	
T2016-133	Nota activabeleid: de wethouder bekijkt volgend jaar nader de afschrijvingen sport en koppelt de bevindingen terug aan de commissie AB.	Albert Abee	Commissie Algemeen Bestuur	5-10-2016	E&MO	De raad wordt hierover schriftelijk geïnformeerd.	
T2016-142	Parkeerdruk Rodenrijs: Resultaten onderzoek met MRDH wordt eind 2016 verwacht (antwoord vraag CDA 51) (U16.13365)	Simon Fortuyn	Brief/memo	7-10-2016	RO	Q2 tezamen met evaluatie parkeren WP.	
T2016-143	Motie M2016-12 (Toezicht en handhaving): Er komt nog een voorstel naar de raad over de versterking van het integraal veiligheidsbeleid (antwoord op vraag CDA 21) (U16.13365)	Pieter van de Stadt	Brief/memo	7-10-2016	V&H	Op verzoek van de commissie AB is een nadere analyse gevraagd. Voorstel wordt ingebracht in Q3.	

T2016-146	Meerjaren Prognose Grondexploitatie 2017/actualisatie: wordt aangeboden bij de jaarrekening 2016 (antwoord op vraag PvdA 20)(U16.13365)	Albert Abee	Brief/memo	7-10-2016	RO	2e kwartaal 2017, Raad 1 juni 2017.	
T2016-149	Bewaakte fietsenstalling halte Rodenrijs: De mogelijkheden voor een bewaakte fietsenstalling bij halte Rodenrijs wordt mede bezien in relatie tot de evaluatie in het Q2 2017 van de ervaringen met de bewaakte stalling bij halte Westpolder (antwoord op vraag GroenLinks 137 en Wij Lansingerland 236)(U16.13719)	Simon Fortuyn	Brief/memo	14-10-2016	RO	2e kwartaal 2017 evaluatie gereed.	
T2016-152	Bibliotheek Lansingerland: In het eerste kwartaal van 2017 wordt de toekomst-visie over de bibliotheek in Lansingerland besproken met de raad. Daarin wordt ook opgenomen wat het resultaat voor de komende jaren (vanaf 2017) moet zijn. (antwoord op vraag Leefbaar 3B 186 en ChristenUnie 202) (U16.13719)	Ankie van Tatenhove	Brief/memo	14-10-2016	E&MO	De toekomstvisie van de bibliotheek is apart op de bestuurlijke planning opgenomen. Planning bob-traject april 2017.	
T2016-153	Invulling € 150.000 toezicht en handhaving: Het concept-plan wordt eind oktober 2016 besproken met de portefeuillehouders om vervolgens te komen met een uitwerking die past bij de gewenste versterking van het integraal veiligheidsbeleid (antwoord op vraag Leefbaar 3B 189)(U16.13719)	Pieter van de Stadt	Brief/memo	14-10-2016	V&H	Nu het voorstel in de commissie AB van februari is ingetrokken verwachten wij de aangepaste uitwerking van deze toezegging (gelijk aan T2016-143) in het 3e kwartaal van 2017 aan de commissie AB en de raad voor te leggen.	

T2016-158	Uit de bijstand: Het beeld over hoeveel mensen uit de bijstand situatie zijn gekomen wordt gegeven in de Jaarrapportage Sociaal Domein die in 2017 aan de raad wordt voorgelegd (antwoord op vraag Wij Lansingerland 231 (U16.13719)	Ankie van Tatenhove	Brief/memo	14-10-2016	E&MO	Jaarrapportage 2016 sociaal domein verschijnt in Q2 2017.	
T2016-166	Begroting 2017: De wethouder zoekt uit hoe het zit met het branden van de verlichting van het gemeentehuis in de avond- en nachtelijke uren.	Simon Fortuyn	Commissie Begroting	25-10-2016	BI&F		
T2016-167	Begroting 2017: De wethouder optimaliseert de P&C cyclus en houdt in een van de komende maanden een presentatie aan de raad daarover en haalt de wensen van de raad hierin op.	Albert Abee	Commissie Begroting	25-10-2016	FIN	Momenteel wordt de visie van de wethouder in een Nota Planning en Control verwerkt. Na afronding zal deze aan de Raad worden voorgelegd.	
T2016-168	Begroting 2017: De wethouder onderzoekt wederom de mogelijkheden voor Lansingerland tot het gebruik van een begrotingsapp en andere digitale/ interactieve varianten in begrotings-modellen (voorbeeld format Enschede).	Albert Abee	Commissie Begroting	25-10-2016	FIN	Eind 2016 en begin 2017 zijn gesprekken gevoerd met leveranciers en gebruikers van interactieve begrotingssoftware om de mogelijkheden en ervaringen in kaart te brengen. Op korte termijn ontvangt de Raad een brief met uitleg over de verdere procedure.	
T2016-173	Begroting 2017: De wethouder komt in april met de nota aangaande de uitkomsten van het onderzoek laadpalen in Lansingerland.	Jeroen Heuvelink	Commissie Begroting	25-10-2016	V&H	De nota beleid e-laadpalen staat op de bestuurlijke planning in de commissie ruimte van mei 2017. Op verzoek van de agendacommissie is de bespreking verschoven van april naar mei.	

T2016-182/b	In het derde kwartaal van 2017 zal de raad een ambitiedocument voor Wilderszijde ter besluitvorming aangeboden krijgen. Dit is een richtinggevend document dat bepalend zal zijn voor de herziening van het Masterplan Wilderszijde en actualisatie van het bestemmingsplan. (U16.14678)	Albert Abee	Brief/memo	8-11-2016	RO	3e kwartaal 2017.	
T2016-183	Invulling motie 2016-27 (hoe maak je de jeugd tot betrokken inwoners): uitkomsten extern onderzoek naar de maatschappelijke participatie van de jeugd en manieren om de maatschappelijke participatie te vergroten in Q2 2017 naar de raad. (U16.14859)	Jeroen Heuvelink	Brief/memo	9-11-2016	E&MO	Raad is per U16.14859 geïnformeerd. Op 28 maart 2017 is de raad middels een presentatie verder geïnformeerd over het externe onderzoek. Uitvoering onderzoek vindt plaats in Q2 en Q3 2017.	
T2016-184	Begroting 2017, mbt motie M2016-38 interactie met de samenleving tijdens vergaderingen: de wethouder neemt de ideeën uit de motie mee bij de verder ontwikkeling van de website.	Simon Fortuyn	Raad	3-11-2016	BI&F	De planning voor de door-ontwikkeling van de website is 2018.	
T2016-200	Terugbrengen tekort Westpolder: de wethouder rapporteert hierover tweemaal per jaar aan de raad: zowel bij de jaarrekening als bij de actualisatie van de grexen. In de rapportages wordt ook aangegeven hoe de resultaten zich verhouden met de in de allonge gemaakte afspraken. Daarnaast rapporteert de wethouder significante afwijkingen.	Albert Abee	Raad	24-11-2016	RO	Eerste rapportage vindt plaats bij de actualisatie van de grex: Raad 1 juni 2017.	

T2016-206	Financiële verordening: De wethouder oriënteert zich op de mogelijkheid om bij de kadernota en begroting 2018 duidelijker aan te geven welke budgetten gemoeid zijn met de verschillende doelstellingen. Dit om de raad te faciliteren duidelijker keuzes te kunnen maken.	Albert Abee	Cie AB	7-12-2016	FIN		

TL 2017	Inhoud toezegging	Verantw. Wethouder	Tijdens	Datum	Afd.	Stand van zaken	Geaccordeerd in raad d.d.
T2017-003	Inkoop- en aanbestedingsbeleid: De wethouder doet onderzoek naar het keurmerk PSO en koppelt daarover terug naar de raad.	Fortuyn	Cie AB	11-1-2017	BI&F		
T2017-004	Inkoop- en aanbestedingsbeleid: De wethouder steekt zijn licht op bij andere inkooporganisaties (n.a.v. vraag PvdA mbt tot voordelen die deze zouden kunnen hebben)	Fortuyn	Cie AB	11-1-2017	BI&F		
T2017-008	Locatie ondergrondse container: Wethouder gaat in overleg met de BOR over de plaats van de ondergrondse container die in discussie is.	Fortuyn	Cie Ruimte	10-1-2017	B&O		
T2017-012	Meerweg: in het 1e kwartaal 2017 presenteert de wethouder zijn maatregelen voor de aanpak van de problemen om te snel rijden te bestrijden.	Fortuyn	Cie Ruimte	10-1-2017	B&O		
T2017-017	Beleidsplan sociaal domein: de commissie ontvangt schriftelijk informatie over de opbouw van het bestand bijstandsgerechtigden (incl. kleuren).	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	9-2-2017	E&MO	De commissie Samenleving ontvangt deze informatie uiterlijk in Q2 2017.	

T2017-023	Aanpassingen gemeentehuis: De wethouder maakt een epistel voor de raad aangaande mogelijkheden tot aansprakelijkheidsstelling van resp. het verhalen van aanpassingskosten bij de architect i.v.m. eventuele ontwerp/ constructiefouten aan het dak die het risicovol naar beneden vallen van ijspegels en sneeuw met zich meebrengen.	Albert Abee	Cie AB	20-3-2017	RO	Juni 2017.	
T2017-025	A16: de wethouder geeft door aan Rijkswaterstaat dat bij de monitoring bij de panden aan de Rottekade 236-238 ook de grondwaterstand meegenomen moet worden.	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	14-3-2017	RO	Voortgangsbericht mei 2017.	
T2017-027	Nachtmetro: de wethouder maakt zich hard in de Bestuurscommissie Vervoer Autoriteit (BCvA) om de nachtmetro een uur langer te laten rijden in het weekend en de benodigde middelen van 600.000 euro door MRDH te laten dekken.	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	14-3-2017	RO	Voortgangsbericht mei 2017.	
T2017-028	Evenemententerreinen en AMG Schmidtpark: de wethouder beziet serieus of het mogelijk is om het evenemententerrein en/of omgeving geschikt te laten maken voor "zwaardere " evenementen zoals de kermis en de wethouder brengt alle evenementen- terreinen in Lansingerland in beeld en komt met een voorstel richting de raad in de 2e helft van 2017.	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	14-3-2017	E&MO		

T2017-032	Onderwijsvisie: de wethouder stuurt de commissie de bijgestelde leerlingen-prognoses.	Jeroen Heuvelink	Cie Samenl	16-3-2017	E&MO	Deze verzenden we gelijktijdig met de brief inzake Onderwijsvisie (T2017-034)	
T2017-034	Onderwijsvisie: de raad ontvangt een brief met een outline over de invulling van het innovatiebudget en de combifunctionarissen, gebaseerd op de bijdrage van Alexander Kuipers in de commissie.	Jeroen Heuvelink	Cie Samenl	16-3-2017	E&MO		
T2017-038	Herstel en aanpassingen Gemeentehuis: De wethouder stelt alles in het werk om de werkzaamheden binnen het gestelde budget uit te voeren.	Albert Abee	Raad	30-3-2017	RO		
T2017-039	Openen grondexploitatie Landscheidingspark Horeca: De wethouder beantwoordt alle nog openstaande vragen van de commissie-leden met een brief aan de commissie AB.	Albert Abee	Cie AB	5-4-2017	RO	Mei 2017.	
T2017-041	De wethouder beantwoordt de rondvraag van Eddy Neeleman over een lek in de informatiebeveiliging middels een brief aan de commissie AB.	Simon Fortuyn	Cie AB	5-4-2017	BI&F	Afgehandeld met brief U17.04950.	
T2017-042	RTHA: de commissie ontvangt van de wethouder een notitie met de voors- en tegens van het zijn van een agglomeratie-vliegveld van Schiphol.	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	4-4-2017	RO	3e kwartaal 2017.	
T2017-043	RTHA: de wethouder neemt contact op met de luchthaven over de mogelijkheden van een nulmeting voorafgaand aan het geplande onderhoud en koppelt de uitkomsten van dit overleg terug van aan de commissie.	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	4-4-2017	RO	Mei 2017.	

T2017-044	’t Vierkantje: de wethouder zoekt uit wat de mogelijkheden zijn van meubilair met zonnepanelen tbv het opladen van digitale apparaten.	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	4-4-2017	RO	Planning uitkomsten 3e kwartaal 2017.	
T2017-045	’t Vierkantje: het college zal de commissie naamgeving vragen of zij een wedstrijd willen uitschrijven voor een naam van het plein (bij ’t Vierkantje).	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	4-4-2017	RO	Planning uitkomsten 3e kwartaal 2017.	
T2017-046	Windenergie: er wordt onderzocht of in de anterieure overeenkomst eisen opgenomen kunnen worden ten aanzien van de mogelijke sloop van de windmolens.	Jeroen Heuvelink	Cie Ruimte	4-4-2017	V&H		
T2017-047	Windenergie: de brief wordt aangescherpt, deze passages worden geel gearceerd.	Jeroen Heuvelink	Cie Ruimte	4-4-2017	V&H	De betreffende brief U17.02411 is aangepast en na akkoord van de raad verstuurd. Daarmee is deze toezegging afgehandeld.	
T2017-048	Cultuurnota: de nog niet uitgevoerde projecten van de vorige cultuurnota worden betrokken bij de uitwerking van de plannen van deze cultuurnota om te bezien wat er alsnog uitgevoerd kan worden.	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	6-4-2017	E&MO		
T2017-049	Cultuurnota: de wethouder vraagt na hoe het onderhoud/de schoonmaak geregeld is van het kunstwerk in Bleiswijk ter hoogte van de Boeddha Beer.	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	6-4-2017	B&O		

T2017-050	Cultuurnota: de raad ontvangt voor de Kadernota extra informatie van het college over het nu gevraagde extra budget bij diverse posten uit de Cultuurnota.	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	6-4-2017	E&MO	Brief U17.05608 is 25 april 2017 op RIS geplaatst. Toezegging is afgehandeld.	
T2017-051	Cultuurnota: alle PM-posten worden nog uitgewerkt in voorstellen (inhoudelijk en financieel) en komen later in de raad.	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	6-4-2017	E&MO		
T2017-052	Cultuurnota: het besluit wordt geherformuleerd op dezelfde manier als uiteindelijk het besluit bij de Visie op het onderwijs is geformuleerd.	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	6-4-2017	E&MO	Besluit is in definitieve raadsvoorstel geherformuleerd. Zie BR1700017. Toezegging is afgehandeld.	

2016	**Inhoud motie**	Datum	Status	Afd.	**Wijze van afdoening**	**Geaccordeerd in raad d.d.**
M2016-012	Toezicht en handhaving	30-6-2016	Aangenomen	V&H	Op verzoek van de commissie AB is een nadere analyse gevraagd. Voorstel wordt ingebracht in Q3.	
M2016-019	Inventariseren mogelijkheden Burgerbudget	30-6-2016	Aangenomen	BI&F	Afgehandeld met brief U16.15920 en raadspresentatie Anders besturen en gewoon doen! van 28 maart 2017.	
M2016-023	Vergroening tuinen	30-6-2016	Aangenomen	B&O		
M2016-024	Aanscherping paragraaf ecologie (Groenstructuur Lansingerland)	27-10-2016	Aangenomen	B&O	Afgehandeld U17.03379 op RIS geplaatst.	
M2016-025	Visie op (speel)voorzieningen voor jongeren (12-18 jaar) in Lansingerland	27-10-2016	Aangenomen	E&MO	Het college voert deze motie integraal uit samen met de moties M2016-026, M2016-027 en het accent ‘pubers in the spotlight’ (beleidsplan Sociaal Domein 2018-2022).	
M2016-026	WIFI op plaatsen waar jongeren samenkomen	27-10-2016	Aangenomen	E&MO	Het college voert deze motie integraal uit samen met de moties M2016-025, M2016-027 en het accent ‘pubers in the spotlight’ (beleidsplan Sociaal Domein 2018-2022).	

M2016-027	Hoe maak je jeugd tot betrokken inwoners	3-11-2016	Aangenomen	E&MO	Raad is per U16.14859 hierover geïnformeerd. Op 28 maart 2017 is de raad middels een presentatie verder geïnformeerd over het externe onderzoek. Uitvoering onderzoek vindt plaats in Q2 2017. Het college voert deze motie integraal uit samen met de moties M2016-025, M2016-026 en het accent 'pubers in the spotlight' (beleidsplan Sociaal Domein 2018-2022).	
M2016-028	Verlichting fietspad Landscheiding	3-11-2016	Aangenomen	RO	Afgehandeld U17.02268 op RIS geplaatst.	
M2016-029	Wijkagenten	3-11-2016	Aangenomen	V&H	Met de verzending van brief U17.03140 is deze motie afgehandeld.	
M2016-030	Vastgoed, Sociaal cultureel werk Bleiswijk	3-11-2016	Aangenomen	RO	Afgehandeld zie brief U17.02865.	
M2016-031	Versterken openbare ruimte	3-11-2016	Aangenomen	B&O	Cie Ruimte 16 mei/Raad 1 juni 2017.	

M2016-032	Uitbreiding BedrijvenInvesteringsZones (BIZ)	3-11-2016	Aangenomen	E&MO	Eind december 2016 is de BIZ bedrijvenpark Rodenrijs met succes verlengd. Zie RIS-bericht 21 december 2016. Winkeliersvereniging Bergschenhoek en gemeente onderzoeken momenteel de haalbaarheid van een BIZ per 1-1-2018.	
M2016-033	Inzetten op handhaving hotspots bij 30 kilometer zones	3-11-2016	Aangenomen	V&H	Vanaf 1 januari 2017 intensiveerden we de inzet bij hotspots. De uitkomsten en bevindingen koppelt de burgemeester in mei per brief terug aan de raad.	
M2016-034	Optimaal benutten bedrijventerreinen Lansingerland	3-11-2016	Aangenomen	E&MO	29 maart 2017 vond in dit kader een bijeenkomst voor ondernemers en raadsleden plaats. De commissie Algemeen Bestuur ontvangt in Q2 informatie over de opgehaalde ideeën. Via het meerjarenprogramma grond-exploitaties (MPG) informeren wij u (17 mei Cie AB, raad 1 juni) o.a. over de actuele gronduitgiften van bedrijventerreinen.	
M2016-039	Lansingerland aantrekkelijk houden voor inwoners en bedrijven	3-11-2016	Aangenomen	FIN	De eventuele financiële gevolgen van deze motie worden bij de discussie over de Kadernota 2018 betrokken.	

M2016-040	Burgers beter betrekken via interactieve begroting	3-11-2016	Aangenomen	FIN	In de afwegingen bij de Kadernota 2018 en Voorjaarsnota wordt het financiële aspect meegenomen. Tevens volgt nog een inhoudelijke toelichting.	
M2016-041	Integrale aanpak groenonderhoud	3-11-2016	Aangenomen	B&O	Afgehandeld U17.03379 op RIS geplaatst.	
M2016-044	Banen voor mensen met een beperking bij de gemeente Lansingerland in 2017	3-11-2016	Aangenomen	BI&F		
M2016-045	Begroting 2017-2020 - 3 levendige dorpskernen	3-11-2016	Aangenomen	E&MO	Met plaatsing van brief U17.02169 op RIS (maart 2017) geven wij aan hoe uitvoering te geven aan de motie.	
M2016-046	Herstel vertrouwen bestuur Lansingerland	3-11-2016	Aangenomen	BI&F	In Q2 wordt in mmm In Q2 wordt in een bijeenkomst met een raadsdelegatie de uitkomst van het rapport waarstaatjegemeente.nl besproken en geanalyseerd. Dit vormt de opmaat voor een bijeenkomst met de raad over de wijze waarop uitvoering gegeven kan worden aan een vergroot vertrouwen in het bestuur.	
M2016-048	Sportverenigingen energiebesparing mogelijk maken	3-11-2016	Aangenomen	V&H	Wij werken op dit moment een voorstel uit en vragen de commissie ruimte van juni 2017 hierover van gedachten te wisselen.	

M2016-049	Vuurwerk tijdens oud en nieuw	3-11-2016	Aangenomen	V&H	Bij elke aanvraag kijken we of honoreren mogelijk is of dat andere maatwerkmaatregelen te nemen zijn. Per brief U17.00368 koppelden we in januari 2017 aan de raad het aantal meldingen en schadebedrag terug. In april stelt de raad de APV vast. Bij de voorbereiding van oud & nieuw 2018 werken we, indien dan nodig, nadere regels uit rond vuurwerkvrije zones. Hiermee afgehandeld.	
M2016-050	P+R BleiZo overkapping met zonnepanelen	3-11-2016	Aangenomen	V&H	Op dit moment onderzoeken wij samen met Zoetermeer en Bleizo de mogelijkheden. Wij verwachten de raad uiterlijk hierover te informeren bij de update van het Actie-programma Realistisch Duurzaam, conform bestuurlijke planning in september in de raad.	

2017	Inhoud motie	Datum	Status	Afd.	Wijze van afdoening	Geaccordeerd in raad d.d.
M2017-001	Bestuurlijk overleg over her-ingebruikname halte Bonfut	26-1-2017	Aangenomen	RO	Is gekoppeld aan ontwikkeling Wilderszijde.	
M2017-002	Bouwverkeer en verkeersveiligheid Scholen Gouden Griffelbuurt	23-2-2017	Aangenomen	RO	Afgehandeld zie brief U17.03901.	
M2017-003	Intentieverklaring Bomenverdrag (elk kind plant tijdens zijn basisschooltijd een boom in zijn of haar leefomgeving)	23-2-2017	Aangenomen	B&O	Afgehandeld. De intentieverklaring is verstuurd aan de organisatie 'Boomfeestdag'. Er zijn uiteindelijk meer dan 40 gemeenten die de verklaring hebben ondertekend. Er zal binnenkort (binnen een maand) vanuit die organisatie verder over worden gecommuniceerd.	
M2017-004	Vitaliteit drie dorpskernen	30-3-2017	Aangenomen	E&MO	Op dit moment treffen we voor-bereidingen om voor 1 juli 2017 de bijeenkomst te organiseren.	

Raadsvoorstel

BR1700079
BR1700079

Datum Raad
1 juni 2017

Presidium

Registratienummer
BR1700079

Onderwerp
Ontheffing woonplaatsvereiste wethouder Abee

Gevraagde beslissing
De eerder door de gemeenteraad verleende ontheffing van het woonplaatsvereiste aan wethouder Abee te verlengen voor de duur van één jaar.

Samenvatting
De gemeentewet bepaalt dat voor het wethouderschap is vereist dat men ingezetene is van de gemeente waar men wethouder is. Artikel 36a, lid 2, van de Gemeentewet biedt aan de gemeenteraad de mogelijkheid om aan een wethouder ontheffing te verlenen van het vereiste van ingezetenschap, voor de duur van één jaar. De raad kan de ontheffing in bijzondere gevallen telkens met een periode van maximaal een jaar verlengen. Hierbij kan de raad een eigen afweging maken.

De raad heeft de heer A. Abee in haar vergadering van 2 juni 2014 benoemd tot wethouder van de gemeente Lansingerland en heeft hem toen tevens ontheffing verleend van het vereiste van ingezetenschap van de gemeente Lansingerland voor de duur van een jaar (gerekend vanaf de datum van benoeming).
Op verzoek van de heer Abee is deze ontheffing in mei 2015 en in mei 2016 door de raad telkens met één jaar verlengd.
Wethouder Abee heeft op 12 mei jl. wederom een verzoek ingediend om hem voor een jaar ontheffing te verlenen van het woonplaatsvereiste. De motivering van zijn verzoek vindt u in de bijgevoegde brief.

De gemeenteraad dient een beslissing tot het al dan niet verlenen van ontheffing te nemen, waarbij de wet bepaalt dat dit mogelijk is in bijzondere gevallen. In het besluit dient de raad te motiveren waarom men vindt dat het een bijzonder geval betreft.

Conform de procedure in voorgaande jaren legt het presidium een raadsvoorstel/besluit tot het verlengen van de woonplaatsontheffing voor aan de raad. Dit raadsvoorstel/besluit ligt nu voor.

Financiële consequenties
Conform de Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden gemeente Lansingerland kunnen wethouders die ontheffing van het woonplaatsvereiste hebben, aanspraak maken op een vergoeding in de reiskosten voor woon werk verkeer. Bij het verlenen van de ontheffing bedragen de kosten dan ongeveer €1.400 a €1.500 per jaar.

Verdere procedure
Wanneer de raad de ontheffing niet verleent, dan voldoet de wethouder niet aan de vereisten uit de gemeentewet en dient hij per die datum ontslag te nemen of de raad dient hem/haar ontslag te verlenen.

Juridische aspecten
Gemeentewet, artikel 36a.

Bijlage
Verzoek ontheffing woonplaatsvereiste wethouder Abee T17.07113

Toelichting
Wettelijk is de norm dat de wethouder woont in de gemeente waar hij of zij werkt. Achterliggende gedachte is dat een wethouder voldoende voeling en binding moet hebben met de plaatselijke bevolking en de plaatselijke situatie om zijn of haar werk goed te kunnen doen.
Sinds de invoering van het dualisme is het echter ook mogelijk om een wethouder 'van buiten' aan te trekken. Dit zou de kwaliteit van het openbaar bestuur ten goede komen. Voor deze wethouders van buiten kan de raad ontheffing verlenen van de woonplaatsvereiste. Ontheffing kan plaatsvinden in 'bijzondere gevallen'; de raad dient bij het verlenen resp. het verlengen van een ontheffing te motiveren waarom het naar mening van de raad een bijzonder geval betreft.

Motivering van de ontheffing
Wethouder Abee doet zijn verzoek tot ontheffing van het woonplaatsvereiste voor een vierde jaar.
Uit raadsbesprekingen aangaande de eerdere verzoeken tot ontheffing is gebleken dat een meerderheid van de raad de reden van het verzoek van wethouder Abee (het niet kunnen verkopen van de huidige woning vanwege de ongunstige woningmarkt) als plausibel heeft aanmerkt, en daarmee als een bijzondere situatie heeft gedefinieerd. Met onderhavige brief meldt de heer Abee dat ondanks de verbeterde woningmarkt hun huidige huis nog niet verkocht is en verzoekt de raad om de woonplaatsontheffing voor het komende jaar wederom te verlenen.

.

Raadsbesluit

BR1700079
BR1700079

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700079

Onderwerp
Ontheffing woonplaatsvereiste wethouder Abee

De raad van de gemeente Lansingerland;

Overwegende dat
Door het merendeel van de gemeenteraad de motivatie die door wethouder Abee is ingebracht om de eerder aan hem verleende ontheffing te verlengen, als plausibel en daarmee als bijzondere situatie wordt aangemerkt;

Gelet op
artikel 36a van de Gemeentewet

Besluit(en)
De eerder door de gemeenteraad verleende ontheffing van het woonplaatsvereiste aan wethouder Abee te verlengen voor de duur van één jaar.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Aan de Raad van de gemeente Lansingerland,
Postbus 1,
2650 AA Berkel en Rodenrijs.
Gemeente Lansingerland

Hendrik Ido Ambacht, 12 mei 2017.

Onderwerp: dispensatie woonplaatsvereiste

Geachte leden van de Raad,

Hierbij verzoek ik U mij, gelet op het gestelde in artikel 10 juncto art. 36a, lid 2 van de Gemeentewet, ontheffing te verlenen voor een jaar van het vereiste van ingezetenschap.
Ondanks de verbeterde situatie op de huizenmarkt heeft dit nog niet tot verkoop van ons huis geleid.

Met vriendelijke groet,

drs. Albert Abee
wethouder

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Portefeuillehouder
Ankie van Tatenhove

Registratienummer
BR1700045

Onderwerp
Cultuurhuizen en toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland

Gevraagde beslissing

1. In te stemmen met de uitwerking Cultuurhuizen in Lansingerland (T17.04787).
2. In te stemmen met de uitwerking Toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland (T17.01654).
3. In te stemmen met scenario twee (financieel scenario b+) met een groeipad zoals beschreven in de Toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland.

Samenvatting

Voor u liggen de nota's Cultuurhuizen in Lansingerland en Toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland. Dit zijn uitwerkingen van de desbetreffende onderdelen in de cultuurnota Lansingerland. In het bijzonder programmalijn 1: Lansingerland bruist. Waarin we culturele ontmoetingen en samenwerking tussen de verschillende inwoners willen stimuleren en faciliteren zodat zoveel mogelijk mensen via het culturele leven participeren in de samenleving.
Deze nota's moeten gezien worden in relatie tot het raadsvoorstel verkoop 't Web aan de bibliotheek (BR1700018).

Cultuurhuizen in Lansingerland
In dit document wordt de definitie van een cultuurhuis uitgewerkt: een plek waar het maken van kunst en cultuur centraal staat. Huiskamers van het dorp waar kunst, cultuur en horeca elkaar ontmoeten en versterken. Met als resultaat een creatief en verrassend aanbod op het gebied van kunst en cultuur in Lansingerland. We bespreken mogelijke en wenselijke locaties in ieder dorp en sluiten af met een planning en financieel kader.

Toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland
In dit document wordt kort ingegaan op de relevante trends en ontwikkelingen in de bibliotheeksector en beschrijven we de huidige situatie van de bibliotheek Oostland. In samenwerking met de bibliotheek is een toekomstvisie beschreven die wordt uitgewerkt in drie mogelijke scenario's.
De nota sluit af met een planning en financieel kader.

Financiële consequenties

Cultuurhuizen in Lansingerland
Wat betreft de financiën werken wij vanuit de volgende kaders:

- Voor bijdragen in investeringen in de gebouwen zal waar nodig financiële ruimte gemaakt moeten worden in de gemeentelijke begroting.
    - Voor 't Web stelt het college voor om het gebouw over te dragen (met terugleverplicht) om niet aan de Bibliotheek. Hiervoor zal de boekwaarde afgeschreven moeten worden, maar kan het negatieve exploitatieresultaat uit de begroting van de gemeente.

- Voor Het Spectrum wordt ingestoken op een versterking van het aantal huurders waaruit de investeringen gedekt kunnen worden. Tevens kan het Polderhuis dan verkocht worden. Na uitwerking van de plannen zal dit voorstel ter goedkeuring worden aangeboden.
- De ontwikkeling van een cultuurhuis in Berkel en Rodenrijs is nog niet zo ver dat hier financiële richting aan gegeven kan worden.

- Voor bijdragen in de programmering hebben we € 100k gereserveerd in de cultuurnota en € 85k voor een kwartiermaker. De gemeenteraad overweegt in de kadernotadiscussie of deze bedragen beschikbaar komen.

Toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland
Wat betreft de financiën werken wij vanuit de volgende kaders:

- Voor bijdragen in investeringen in de gebouwen zal waar nodig financiële ruimte gemaakt moeten worden in de gemeentelijke begroting.
- Voor bijdragen in de inhoudelijke functies van de bibliotheek zal na overleg met bibliotheek Oostland worden bepaald welke financiële consequenties dit heeft.

De onderstaande richtbedragen gelden voor de uitwerking van de bibliotheek van de toekomst.

	Financiën scenario's bibliotheek	a. Huidig	b. + terugbrengen naar bedrag 2012	c. ++ extra budget
	Bedragen*	620	924	1.100

* bedragen * 1.000

a. Huidig budget
b. Budget terugbrengen naar situatie voor de bezuiniging (2012)
c. Budget van voor de bezuiniging (2012) plus extra om scenario 3 mogelijk te maken.

De keuze voor scenario twee (hierboven b+) met een groeipad wil zeggen dat we de komende jaren stapsgewijs het subsidiebedrag aan de bibliotheek verhogen van 620 naar 924K. De bibliotheek heeft dan tijd om fasegewijs de programmering en het aanbod te vergroten.

Verdere procedure
Na goedkeuring door uw raad zullen de besluiten uitgewerkt worden.

Juridische aspecten
Het wetsontwerp stelsel openbare bibliotheekvoorzieningen (Wsob).

Extern draagvlak/burgerparticipatie
De nota's zijn een vervolg op de cultuurnota, die tot stand is gekomen in dialoog met de samenleving.

Duurzaamheid
n.v.t.

Bijlagen
Bruisen-binden-boeien Cultuurhuizen Lansingerland (T17.04787)
Bruisen-binden-boeien Bibliotheek Lansingerland (T17.01654)

Toelichting

Beoogd maatschappelijk effect
Zie extern draagvlak/burgerparticipatie. Uit de dialoog met de samenleving is gebleken dat inwoners behoefte hebben aan een plek waar makers van cultuur bij elkaar kunnen komen en elkaar kunnen inspireren en ideeën uitwisselen. Uit deze dialoog blijkt ook dat inwoners van Lansingerland de bibliotheek een belangrijke culturele voorziening vinden.

Argumenten
1.1 Door de instemming met de uitwerking van de cultuurhuizen zullen er bruisende cultuurclusters ontstaan in onze gemeente.
Inwoners hebben aangegeven dat ze behoefte hebben aan cultuurhuizen. Daarnaast zijn in 2015 twee allianties opgezet die allebei tot doel hebben een cultuurhuis op te zetten.

2.1 Door de instemming met de uitwerking toekomstvisie bibliotheek kan de gemeente samen met bibliotheek Oostland bouwen aan een toekomstbestendige bibliotheek.
De bibliotheek heeft de afgelopen jaren een enorme transformatie doorgemaakt. Dit is nog volop in ontwikkeling. In samenwerking willen we een toekomstbestendige bibliotheek voor inwoners neerzetten.

3.1 Scenario twee doet recht aan de positie van de bibliotheek in onze samenleving
Met dit scenario krijgt de bibliotheek stapsgewijs de komende jaren meer geld om de programmering en het aanbod uit te breiden richting toekomstbestendige bibliotheek.

Kanttekeningen

1.1 Dit voorstel heeft financiële consequenties voor de gemeente.
Voor bijdragen in investeringen zal waar nodig financiële ruimte gemaakt moeten worden in de gemeentelijke begroting. Voor bijdragen in de programmering hebben we € 100k gereserveerd in de cultuurnota en € 85k voor een kwartiermaker. De gemeenteraad overweegt in de kadernotadiscussie of deze bedragen beschikbaar komen. Hierover is nog niet besloten.

3.1 In alle dorpen is het bibliotheekaanbod verschillend in omvang.
Het kan zijn dat er voor bepaalde bibliotheekactiviteiten de inwoners naar een andere kern moeten.

3.2 Uitwerking van scenario drie past eigenlijk het beste bij de behoeften van inwoners en de al bestaande initiatieven uit de maatschappij.
Dit scenario levert de meeste levendigheid op. Er zijn activiteiten voor alle inwoners en er is veel ruimte voor ontmoeting. De centrale vestiging heeft een uitgebreid cultureel aanbod. Het is publieksgericht met bredere aantrekkingskracht op lokale inwoners. Er kan een sterk educatief programma op de scholen worden aangeboden.
Dit scenario komt pas in beeld als de plannen rond de bibliotheek in Berkel-Centrum concreter worden.

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700045

Onderwerp
Cultuurhuizen en toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- het college, in samenwerking met inwoners, verenigingen en professionals is gekomen tot de nota's cultuurhuizen en toekomstvisie bibliotheek;
- uitvoering van deze visie structurele en incidentele meerkosten met zich meebrengt.

Gelet op
- het wetsontwerp stelsel openbare bibliotheekvoorzieningen (Wsob).

Besluit
1. In te stemmen met de uitwerking Cultuurhuizen in Lansingerland (T17.04787).
2. In te stemmen met de uitwerking Toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland (T17.01654).
3. In te stemmen met scenario twee (financieel scenario b+) met een groeipad zoals beschreven in de Toekomstvisie bibliotheek in Lansingerland.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Bruisen – binden -boeien Bibliotheek Lansingerland

Bibliotheeknota Lansingerland
Corsanr. T17.01654

Lansingerland
27 maart 2017
Marieke van Oudheusden

Inhoud

Hoofdstuk 1: Aanleiding en Context

Hoofdstuk 2: Relevante trends en ontwikkelingen

Hoofdstuk 3: Huidige situatie

Hoofdstuk 4: Toekomstvisie Bibliotheek

Hoofdstuk 5: Scenario’s

Hoofdstuk 6: Conclusie, planning en financieel kader

1. Aanleiding en Context

Aanleiding
Op 31 januari 2013 stelde de gemeenteraad een nieuwe Kadernota vast voor het subsidiebeleid maatschappelijke ontwikkeling 2014-2018 en de bijbehorende financiële richtlijn. Deze Kadernota werd voor de bibliotheek uitgewerkt in de 'Kaders voor toekomstbestendig bibliotheekwerk' (T13.00821) met eenzelfde looptijd.

De kaders werden vooral ervaren als de richtlijn voor een belangrijke bezuiniging: de subsidie werd in 4 jaar met € 300.000,- structureel afgebouwd (een derde van het totale subsidiebedrag) en de focus voor de gesubsidieerde activiteiten werd verlegd naar jeugd en kwetsbare doelgroepen. Nu de Kadernota aan het eind van zijn looptijd is, zijn ook de bijbehorende kaders voor het toekomstig bibliotheekwerk per 1 januari 2018 toe aan een herijking.

Deze nota schetst de toekomstvisie voor de periode 2018-2021 en geeft alvast een richting voor de periode na 2021. In 2021 loopt in Berkel en Rodenrijs het huurcontract van de bibliotheek af. Het is daarom van belang om, in relatie tot de centrumontwikkelingen in Berkel en Rodenrijs, nu alvast na te denken over de ideale vormgeving en de ideale locatie waar de bibliotheek gevestigd wordt. Op een later tijdstip kan er een beslissing genomen worden over de rol van Bibliotheek in Berkel en Rodenrijs.

In juni 2015 zijn door inwoners van onze gemeente de allianties 'Behoud 't Web' en 'Cultuurhuis Bergschenhoek' opgericht. Beide allianties zijn gericht op de bundeling van culturele instellingen en culturele programmering. Deze ontwikkeling heeft tot gevolg dat de bibliotheek een afweging moet maken over de positie die de bibliotheek – als culturele partner- inneemt ten opzichte van deze initiatieven.

Totstandkoming van deze nota
In de cultuurnota Lansingerland 'bruisen, binden, boeien' (T17.0098) is de bibliotheek een van de grote spelers die eraan bijdraagt dat iedere inwoner van Lansingerland zijn of haar talenten kan ontwikkelen en kan meedoen in de samenleving. Deze nota is een concretere uitwerking van de positie van de bibliotheek zoals beschreven in de cultuurnota.

Deze nota is tot stand gekomen in samenwerking met de betrokken partijen. Het meerjarenbeleidsplan 2017-2021 van de bibliotheek Oostland dient als vertrekpunt. Daarnaast hebben er enkele verdiepende, beeldvormende activiteiten plaatsgevonden. De directeur van bibliotheek Oostland bracht in 2015 een werkbezoek aan de bibliotheek in Birmingham, een prachtig, iconisch gebouw ontworpen door de Nederlandse architect Francine Houben.
In december 2016 brachten diverse gemeenteraadsleden, vertegenwoordigers van de historische verenigingen, de erfgoedcommissie en de bibliotheek, samen met een aantal ambtenaren een bezoek aan Gouda en Middelburg. In Gouda bleek uit de presentatie van de Chocoladefabriek hoe een bibliotheek zich als culturele partner kan positioneren midden in de samenleving. In Middelburg werden het Zeeuws Museum en De Drvkkery bezocht. De laatste is een commerciële boekhandel die door middel van culturele programmering verbinding en ontmoeting bewerkstelligt. Dit doen zij bijvoorbeeld door het uitnodigen van schrijvers en bandjes in hun boekhandel.

In december 2016 is het burgerpanel bevraagd over cultuur in Lansingerland. Hieruit blijkt dat 58% van onze inwoners de bibliotheek bezoekt. Ruim een derde geeft aan dat zij een keer of vaker per week de bibliotheek bezoeken. Op de vraag of respondenten tevreden waren over het aanbod van culturele voorzieningen in de gemeente, bleek dat inwoners het meest positief zijn over de bibliotheek: ruim de helft geeft aan hier (heel) tevreden over te zijn.

Samen met de bibliotheek Oostland en de portefeuillehouder van Pijnacker-Nootdorp zijn er gesprekken gevoerd over de bibliotheek van de toekomst, waarin is verkend hoe in grote lijnen wordt gedacht over het bibliotheekwerk in de nabije toekomst, vanaf 2018, en wat de gedachten zijn over de bibliotheek in de verre toekomst (2024 en 2040).

Context
De bibliotheek is van oorsprong bedoeld om alle burgers in staat te stellen kennis te nemen van informatie en zo democratisch burgerschap gestalte te geven. Bibliotheken waren leeszalen waar bezoekers boeken, kranten en naslagwerken konden inzien. In de loop van de vorige eeuw is dit verschoven naar het uitlenen van boeken en later ook muziek en films.

De afgelopen decennia is landelijk een sterke terugloop zichtbaar van het aantal uitleningen bij bibliotheken. Ook loopt het aantal volwassenen dat lid is van een bibliotheek terug. Het aantal jeugdleden stijgt juist. Opmerkelijk is dat bij de bibliotheek Oostland de daling in de periode

2013 – 2015 (ca. 6 %) beduidend lager is dan de landelijke cijfers. Inmiddels is het aantal bezoekers weer aan het stijgen.
De aanschafprijs van boeken is gedaald en is er een digitale markt ontstaan voor tweedehands boeken. Er zijn inmiddels veel andere manieren om toegang te verkrijgen tot informatie. Door de opkomst van internet zijn informatie en boeken op andere manieren (zoals zoekmachines) en in andere vormen (zoals e-books) te verkrijgen.

De ontwikkeling van Bibliotheek.nl wordt door het Rijk aangeduid als de belangrijkste innovatie in de bibliotheeksector. Het streven is te komen tot één digitale bibliotheek waarin op zowel landelijk als Europees niveau wordt samengewerkt.

De maatschappelijke waardering van het 'fenomeen' bibliotheek is onverminderd hoog, blijkt uit onderzoek van de Koninklijke bibliotheek, juni 2015:

'80 procent van de niet-bezoekers vindt dat de bibliotheek een plek is voor iedereen, ten opzichte van 84 procent van de bezoekers.'

Bibliotheekwet 2015
De bibliotheek is van de gesubsidieerde organisaties in het beleidsveld cultuur, de enige waarvoor gemeenten een wettelijk kader hebben. De wet stelsel openbare bibliotheekvoorzieningen (Wsob), kortweg de bibliotheekwet, is van kracht vanaf 1 januari 2015. De wet noemt vijf functies waaraan een openbare bibliotheek moet voldoen.

Die vijf functies zijn:
- ter beschikking stellen van kennis en informatie
- bieden van mogelijkheden voor ontwikkeling en educatie
- bevorderen van het lezen en het laten kennismaken met literatuur
- organiseren van ontmoeting en debat
- laten kennismaken met kunst en cultuur.

De primaire verantwoordelijkheid voor het in stand houden van bibliotheken wordt door de wet bij de gemeenten gelegd. Dit geeft de gemeenten ruimte om na te denken over de maatschappelijke bijdrage van de bibliotheek en wat het mag kosten. De rijksoverheid zorgt

voor toegang tot de digitale bibliotheek, terwijl de gemeenten verantwoordelijk zijn voor toegang tot de fysieke bibliotheek.

De bibliotheekwet is door de Vereniging Openbare Bibliotheken vertaald in het programma 'Route 2020'. Dit is een leidraad, waarbij alle bibliotheken gezamenlijk als netwerk een aantal taken oppakken.

Lokale context

Door de bezuinigingen vanaf 2013 zijn twee belangrijke maatregelen genomen. Ten eerste werden de vijf bibliotheken in Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland (samen bibliotheek Oostland) die een min of meer gelijkwaardig dienstverleningsniveau hadden, omgevormd tot twee volwaardige bibliotheken met een producten- en dienstenaanbod dat alle kernfuncties en -taken van de bibliotheekwet biedt. Het betreft hier de bibliotheken Pijnacker en Berkel en Rodenrijs. De overige vestigingen werden service- of steunpunten of werden gehuisvest in scholen. Het producten- en dienstenaanbod richt zich bij deze vestigingen specifiek op focusgroepen. In samenspraak met de gemeenten en stakeholders zijn twee kerndoelgroepen benoemd, namelijk de jeugd tot en met 18 jaar en meer kwetsbare volwassenen in de breedste zin van het woord. Dit heeft ertoe geleid dat er nieuwe samenwerking ontstond met andere lokale sociaal-maatschappelijke partners, maar dat er ook veel activiteiten voor volwassenen zijn geschrapt, omdat ze niet kostendekkend waren.

Bibliotheek Oostland kent drie soorten vestigingen:

A-vestiging: volwaardige bibliotheekvestigingen met een producten- en dienstenaanbod dat alle kernfuncties en –taken van de bibliotheekwet biedt.

B-vestiging: Het producten- en dienstenaanbod richt zich bij deze vestigingen specifiek op focusgroepen. De collectie is beperkter van omvang en gericht op de doelgroep. In samenspraak met de gemeenten en stakeholders zijn twee kerndoelgroepen benoemd, namelijk jeugd tot en met 18 jaar en kwetsbare volwassenen in de breedste zin van het woord.

C-vestiging: Ook deze vestiging richt zich specifiek op een bepaalde groep. In omvang is de c-vestiging kleiner dan de b-vestiging.

Bij de bezuinigingsmaatregelen heeft de bibliotheek bewust gekozen voor het versterken van de activiteiten voor de prioriteitsgroepen, zoals het taalhuis en het programma Digisterker. In samenspraak met beide gemeenten is ervoor gekozen om minder “stenen” aan te bieden en meer dienstverlening te ontwikkelen. Ook zijn er meer vrijwilligers aangetrokken om de dienstverlening op allerlei gebied te ondersteunen. Personeel is de drijvende kracht achter de dienstverlening.

Achteraf is het de vraag of de eenzijdige focus op de prioriteitsgroepen de richting was die in 2013 beoogd werd in de ‘Kaders voor het toekomstig bibliotheekwerk’. We zien ook een verschraling vanwege deze eenzijdige focus. Mede gelet op de groei van onze gemeente de komende jaren is de conclusie dat we een bibliotheek willen die aantrekkelijk is voor al onze inwoners: jong, oud, kwetsbaren en zelfredzamen.

Relatie met de Cultuurnota
Inmiddels is een nieuwe cultuurnota ‘bruisen, binden, boeien’ verschenen. De nota is tot stand gekomen in dialoog met de samenleving. In de gesprekken met inwoners is naar voren gekomen dat cultuur en educatie hoger op de agenda moeten en de identiteit van Lansingerland meer dan op dit moment aandacht moet krijgen. In de debatten werd duidelijk dat de bibliotheek een min of meer vanzelfsprekende positie heeft als het gaat om cultuur en om cultuureducatie. En dat de rol van de bibliotheek daarbij groter mag zijn dan op dit moment het geval is.

KLASSIK

2. Relevante trends en ontwikkelingen

De economische recessie van de afgelopen jaren heeft een belangrijke stempel gedrukt op de bestedingsruimte van openbare bibliotheken in het algemeen. Hierdoor hebben bibliotheekorganisaties de broekriem noodgedwongen aangehaald. Naast die bezuinigingen leeft bij gemeenten steeds de vraag: Wat gebeurt er met de bibliotheken als straks alles digitaal is? Gaat dat echt gebeuren? En zo ja, willen mensen dan überhaupt nog boeken lenen?
Voor de bibliotheek is het aanbod van fysieke en digitale materialen gelijkwaardig aan elkaar. De uitleenwerkzaamheden zijn slechts een derde van het werk.

Maatschappelijke organisaties in sectoren als zorg en welzijn en cultuur worden steeds meer gevraagd om verantwoording af te leggen. Die verantwoording leunt steeds meer op de verwachting dat instanties die overheidsgeld ontvangen hun meerwaarde voor de samenleving moeten kunnen aantonen. De legitimiteit van organisaties in deze sectoren is niet meer vanzelfsprekend. Ook bibliotheken ontsnappen niet aan de groeiende vraag om verantwoording en legitimering. Er is behoefte aan een meer 'evidence-based cultuurbeleid' en een beter inzicht in de maatschappelijke waarde van openbare bibliotheken. Deze inzichten kunnen vervolgens worden ingezet om beleidsverbetering te realiseren. Inzicht in opbrengsten geeft immers weer in hoeverre missies en inhoudelijke doelen worden bereikt en op welke vlakken bijgestuurd dient te worden.
(Bron: De maatschappelijke waarde van de openbare bibliotheken in Nederland)

Los van deze ontwikkelingen zijn er in de afgelopen jaren grote veranderingen te zien die gevolgen hebben voor het functioneren van bibliotheken in het algemeen:

- Met de komst van de e-reader is de vraag naar fysieke boeken afgenomen (bij bibliotheek Oostland is er juist meer vraag naar jeugdboeken en minder vraag naar boeken voor volwassenen);
- De bibliotheken hebben in het algemeen minder uitleningen (bij bibliotheek Oostland nemen de uitleningen juist toe, fysiek en digitaal);
- Digitalisering en ontlezing lijken hand in hand te gaan (momenteel stijgt het leesgedrag onder de jeugd, dit komt doordat scholen meer zijn gaan insteken op goed taalonderwijs);

- Er zijn alternatieven voor de bibliotheek: opkomst van vrijwillig gerunde (buurt)leeszalen, ruil-initiatieven, mini-biebs en boekenkasten op openbaar toegankelijke plekken. Deze alternatieven zijn geen volwaardige bibliotheken, dit zijn alternatieven voor uitleenpunten. Veelal zijn ze overigens van bibliotheken zelf of werken ze met bibliotheken samen. De functie bibliotheek is veel breder dan uitlenen.

Ook de bibliotheek zelf is in de afgelopen jaren veranderd. De bibliotheek

- Is veel meer dan vroeger een ontmoetingsplaats
- Werkt samen met andere (sociale) ondernemers
- Is vaker onderdeel van een multifunctionele culturele accommodatie
- Functioneert als huiskamer, laagdrempelig waar iedereen welkom is voor het lezen van een krantje, koffie drinken
- Heeft ruimere openingstijden
- Is een laagdrempelige toegang tot cultureel aanbod en cultuur
- Speelt een belangrijke rol bij educatie: opkomst van schoolbibliotheek/bieb op school, bekostigd door het onderwijs.

"Dat bibliotheken een belangrijke economische rol spelen, wordt ook verondersteld in verschillende wetenschappelijke studies. Zo zouden ze ondersteuning bieden bij sollicitaties, trainen voor werktaken of het starten van een onderneming."
(Bron: De maatschappelijke waarde van de openbare bibliotheken in Nederland)

Diverse maatschappelijke trends geven nieuwe aanknopingspunten voor het bibliotheekwerk of hebben gevolgen voor de taakopvatting van de bibliotheek:

- Het belang van kennis neemt toe:
  Nederland wil een kenniseconomie zijn en streeft naar een toppositie op internationaal niveau. Een belangrijk kenmerk voor een kenniseconomie is dat burgers zich hun hele leven kunnen blijven ontwikkelen. Goed kunnen lezen is een voorwaarde voor volwaardige maatschappelijke participatie. In onze kennissamenleving is 80 procent van het werk gerelateerd aan lezen en schrijven.
- Mediawijsheid wordt onmisbaar om te functioneren in de samenleving:

Met de enorme groei van de wereldwijd geproduceerde digitale informatie groeit het belang om goed met die informatie te kunnen omgaan. Het gaat over technische vaardigheden en inhoudelijke vaardigheden als zoeken, selecteren en evalueren van informatie. Bij ouderen schort het nog vaak aan de technische vaardigheden en bij kinderen en tieners juist aan de inhoudelijk vaardigheden.

- Digitalisering zet door:
  Er is een explosieve groei aan digitale content. In de huidige informatiesamenleving moet iedereen toegang hebben tot deze informatie.
- Belang van netwerken neemt toe:
  Waar voorheen de samenleving was gestructureerd rondom instituten, is nu een verschuiving te zien naar structuren rondom het individu en de community (gemeenschap) buiten deze instituten om. In de huidige samenleving spelen onderlinge connecties, kennisdeling en samenwerking een steeds belangrijkere rol.
- De participatiesamenleving:
  De eigen verantwoordelijkheid en zelfredzaamheid van de burger dient te worden gefaciliteerd en gestimuleerd.
- Cultureel ondernemerschap:
  Er wordt steeds meer ondernemerschap verwacht van culturele instellingen.
- Demografische krimp en urbanisatie:
  De bevolking krimpt in kleinere gemeenten, vooral aan de randen van Nederland, en groeit in steden. De verwachting is dat het aandeel 65-plussers in de bevolking toeneemt van 17% in 2014 tot 22% in 2025 en 25% in 2040. Op het platteland is en blijft het aandeel ouderen het hoogst: soms tot meer dan 30 procent van de lokale bevolking. Niet alleen de vergrijzing maar ook de ontgroening (minder jeugd) zal van vergaande invloed zijn op de lokale samenleving en het beleid van gemeenten.

De rol van de gemeente en de bibliotheek betreffende het bibliotheekwerk is duidelijk omlijnd. De gemeente is opdrachtgever vanuit de wettelijke taken. De bibliotheek geeft de inhoud vorm.

Commerciële bibliotheken
De laatste jaren zijn er (pseudo) commerciële bibliotheekorganisaties toegetreden tot de markt. Voorbeelden hiervan zijn Questum en Karmac Bibliotheek services. Zij bieden een specifiek doelgroep aanbod en zijn geen vervanger van de bibliotheek zoals wij die kennen. Zij bieden geen allesomvattend aanbod aan.

Cultuurcluster
Ook zien we de laatste jaren zien steeds meer cultuurclusters ontstaan: een verzameling van verschillende cultuurinstellingen waarin ieder zichtbaar en herkenbaar is én waar de specifieke eisen van alle belanghebbenden worden verenigd. Vaak aangevuld met horeca. In de meeste gevallen is de bibliotheek een van de centrale samenwerkingspartners. De voordelen van een dergelijk cluster zijn bijvoorbeeld het ontstaan van kruisbestuivingen door samenwerking, aantrekkelijkheid voor de inwoner en een bruisende broedplaats in de gemeente.

3. Huidige situatie

Bibliotheek Oostland verzorgt het bibliotheekaanbod voor 2 gemeenten: Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in het serviceniveau van de verschillende vestigingen. Berkel en Rodenrijs heeft een volwaardige A-vestiging boven de Jumbo (die er niet meer is) in de Nieuwstraat, Bleiswijk een B-vestiging in De Snip aan de Dorpsstraat, met minder service en beperktere openingstijden. Bleiswijk wordt een C-vestiging om het laatste stuk van de bezuiniging te halen. In Bergschenhoek is de locatie aan de Notaris Kruytstraat opgeheven. In het derde kwartaal 2017 start de bibliotheek samen met Welzijn Lansingerland in De Stander, Emmastraat. Op deze locatie is sprake van een doelgroepenbibliotheek, net als op de vijf verschillende scholenclusters in Bergschenhoek, waar de bibliotheek een aanbod heeft dat is afgestemd op de leerlingen.

De bibliotheek speelt zowel in Lansingerland als in Pijnacker-Nootdorp een rol in het sociaal-maatschappelijke domein, zoekt samenwerking met andere sociaal-maatschappelijke organisaties en focust daarbij vooral op jeugd en kwetsbaren.
De inzet voor (minder zelfredzame) volwassenen heeft afgelopen jaren, dankzij afspraken met beide gemeenten, een enorme vlucht genomen. Dit zal de komende jaren zo blijven. De activiteiten richten zich op bestrijding van laaggeletterdheid en het vergroten van de mediawijsheid. Met het Taalhuis Oostland, dat inmiddels 3 fte telt, heeft de bibliotheek de aanpak van laaggeletterdheid in haar programma verankerd. Met het Digisterker-programma ‘Werken met de e-overheid’ biedt de bibliotheek samen met Seniorweb digivaardigheidscursussen aan voor inwoners van de gemeenten.
Een aantal “op het oog losstaande” organisaties zoals bijvoorbeeld speel-o-theek de Vlieger, Seniorweb en de AvondAcademie horen bij de bibliotheek, waarbij de bibliotheek de functie heeft van aanjager en en begeleider waar de burgers zelf voor de uitvoering zorgen. Daarnaast zet de bibliotheek zich landelijk steeds meer in door convenanten met de Belastingdienst en het UWV te sluiten.

De afgelopen jaren heeft het Rijk veel geïnvesteerd om laaggeletterdheid te voorkomen en bestrijden. Denk aan programma’s als ‘Tel mee met taal’ en de financiële steun aan de Stichting Lezen en Schrijven. Het Rijk heeft de bibliotheken als lokale partners een belangrijke rol gegeven in de aanpak van laaggeletterdheid.

Afgelopen jaren is een enorme verschuiving geweest in werkzaamheden van de bibliotheek. Vooral educatie (98% van de scholen in Lansingerland maakt gebruik van de bibliotheek) en diensten als het Taalhuis hebben een enorme vlucht genomen. Vroeger werkten de meeste medewerkers in de uitleen.

Specifiek aanbod voor niet-kwetsbaren is, als gevolg van de bezuinigingen, verdwenen. Nu sinds 2015 de nieuwe bibliotheekwet van kracht is, met vijf taken, rijst de vraag of Bibliotheek Oostland in de toekomst de focus kan verleggen en wat dat vraagt voor de taakopvatting en de huisvesting.

Het huurcontract van de vestiging in Berkel en Rodenrijs loopt in 2021 ten einde. Hoewel de bibliotheek deze locatie zelf huurt en de gemeente – officieel - geen bemoeienis heeft met de keuze voor de vestigingsplek, hebben wij Bibliotheek Oostland gevraagd om nu alvast na te denken over de ideale fysieke locatie(s) van de vestiging(en) van de bibliotheek in de kern(en) van Lansingerland.

Overzicht vestigingen en bibliotheekpunten in de gemeente Lansingerland en openstelling (april 2017)

Plaats	*Locatie*	*Openstelling per week*
Berkel en Rodenrijs	Zelfstandige vestiging	57
Bergschenhoek	Bibliotheekpunt	16 (36 uur vanaf inhuizing de Stander)
Bergschenhoek	Driesprong (school)	8
Bleiswijk	Zelfstandige vestiging	16

Op diverse locaties in de kinderopvang is een Boekstart gevestigd. Dit is een (voor)leeshoek ingericht door de bibliotheek en er worden pedagogisch medewerkers opgeleid in interactief voorlezen tot voorleescoördinator.

Aantal leden 2012 - 2016

Jaartal	*Aantal leden*	*Aantal inwoners*
2012	*12.464*	*56.612*
2013	*12.362*	*57.137*
2014	*11.738*	*58.141*
2015	*11.298*	*59.032*
2016	*11.895*	*60.042*

Aantal uitleningen en verleningen 2012 - 2016

Jaartal	*Aantal uitleningen*	*Aantal verlengingen*
2012	*267.313*	*97.244*
2013	*258.579*	*98.344*
2014	*243.973*	*94.923*
2015	*214.586*	*87.826*
2016 totaal LL en P-N	*387.079*	*153.794*

Het aantal leden van de bibliotheek is de laatste jaren afgenomen, net als het aantal uitleningen. Dit is volgens de landelijke trend. De verwachting is dat het aantal fysieke uitleningen de trend van de afgelopen jaren volgt en verder daalt.

De gemeente Lansingerland verleent aan de bibliotheek jaarlijks een subsidie voor de instandhouding van een bibliotheekvoorziening voor jeugd en kwetsbare volwassenen. In 2017 bedraagt de subsidie € 620.580. Dit is omgerekend € 10,34 per inwoner. In 2015 hanteerde het Sectorinstituut Bibliotheken voor gemeenten met een inwoneraantal tussen 60.000 en 90.000 inwoners een bedrag van € 15,28 per inwoners. Dit is exclusief huisvestingskosten (gemiddeld 20%). (http://www.bibliotheekmonitor.nl/trends-bibliotheken/organisaties-en-vestigingen/baten-en-lasten/item24)

Met een bedrag van € 10,34 (inclusief kosten voor huisvesting) bevindt de gemeente Lansingerland zich dus ruim onder het landelijk gemiddelde voor kernen tussen de 60.000 en 90.000 inwoners.

4. Toekomstvisie bibliotheek

Lansingerland is een Vinexgemeente. Nu de crisis voorbij lijkt te zijn, de woningbouw weer in de lift zit en de plannen voor de herontwikkeling van het centrum van Berkel en Rodenrijs in voorbereiding, is dit het moment om serieus na te denken over de toekomstige vestiging van de bibliotheek.

In 2025 is Lansingerland een gemeente met ruim 70.000-75.000 inwoners en de verwachting is dat de trek naar de Randstad ook na die tijd aanhoudt. De vraag rijst of een bibliotheek die in zijn verschijningsvorm vooral aansluit bij de situatie van vóór Lansingerland (een vestiging in elke kern) het beste antwoord is op de geschetste ontwikkelingen of dat Lansingerland meer gebaat is bij een andere organisatie van het bibliotheekwerk met zijn vijf wettelijke kernfuncties (zie hoofdstuk 1).

De bibliotheek zal veel meer een rol krijgen om alle burgers vrije toegang tot informatie, kennis en cultuur te bieden, zodat zij zich bewust, kritisch en actief bewegen in de maatschappij. Kijkend naar het wettelijk kader dan kenmerkt de bibliotheek zich van oudsher door de drie klassieke kerntaken:

- leren
- lezen
- Informeren.

De commissie Cohen heeft in 2014 de bibliotheken tot 2025 de volgende opdracht gegeven: ‘Lezen en toegang bieden tot informatie blijft de basis. Daarnaast is het de taak van de bibliotheek:

- een stimulerende leeromgeving te bieden
- een dynamische ontmoetingsplek te bieden.

Alles vanuit de verbondenheid met de lokale gemeenschap.’

De toegang tot digitale boeken wordt landelijk geboden door de Koninklijke Bibliotheek. De collectie e-books is via de Digitale Bibliotheek beschikbaar voor alle inwoners van Nederland. Het is aan de gemeente om te beslissen in hoeverre budget beschikbaar wordt gesteld voor ontmoeting en debat en voor kunst en cultuur; taken die de nieuwe Bibliotheekwerk per 2015 benoemd heeft naast de klassieke kerntaken.

Hoe ziet zo'n nieuw type bibliotheek er dan uit?

"Die moet laagdrempelig zijn. Een prettige ruimte waar je kan gaan zitten werken, studeren, lezen, met iemand anders van gedachten wisselen. Er worden cursussen gegeven, je kunt er op allerlei vlakken leren. Want de een wil een taal leren, een ander digitale vaardigheden ontwikkelen, de derde een bedrijf opzetten. We hebben een economie met steeds meer zzp'ers. Die vragen specifieke aandacht."
"Zzp'ers kunnen namelijk eenzaam en alleen thuiszitten, maar dat is niet goed voor hen en ook niet voor de economie. Zij hebben een plek nodig waar ze kunnen werken, zich kunnen blijven ontwikkelen, andere mensen kunnen ontmoeten of bepaalde skills kunnen leren. Dat kan bij universiteiten of hogescholen, maar ook in de openbare bibliotheek of op een ontmoetingsplaats."
"De gemeente moet zich ervan bewust zijn dat bibliotheken een belangrijke economische en maatschappelijke rol vervullen in de nieuwe bottom-up economie van zzp'ers en kleinschalige initiatieven. In plaats van te bezuinigen op bibliotheken, moet er juist in vernieuwing geïnvesteerd worden.
(Bron: Interview VersBeton met Francine Houben over Investeer in bibliotheken als de spil van de nieuwe stedelijke economie)

Cultuurhuis
Tegelijkertijd met deze nota wordt een nota over de definitie en uitwerking van cultuurhuizen gepresenteerd. In die nota wordt een cultuurhuis gedefinieerd als een plek waar het maken van kunst en cultuur centraal staat. Het zijn huiskamers van het dorp waar kunst, cultuur en horeca elkaar ontmoeten en versterken. Met als resultaat een creatief en verrassend aanbod op het gebied van kunst en cultuur in Lansingerland.

In een brainstormsessie met de bibliotheek Oostland (januari 2017) hebben we onderstaande verkenningen voor de toekomst ontwikkeld:

Bibliotheek in 2018	Bibliotheek in 2021:	Samenwerking Bibliotheek in 2040:
✓ Uitleningen ✓ Taaltrainingen ✓ Educatie	✓ Uitleningen ✓ Taaltrainingen ✓ Educatie met vraag vanuit het veld: bedrijven en scholen, maatwerk	✓ Uitleningen ✓ Taaltrainingen ✓ Educatie: Meer vraag vanuit het veld
✓ Podium voor ontmoeting	✓ Podium voor ontmoeting en gastprogrammering	✓ Podium
✓ Leesbevordering ✓ Samenwerking ✓ Informatiebemiddeling ✓ Mediawijsheid	✓ Leesbevordering ✓ Samenwerking ✓ Informatiebemiddeling ✓ Mediawijsheid	✓ Leesbevordering ✓ Samenwerking met maatschappelijke organisaties en commerciële partijen, waardoor subsidiestromen veranderen
✓ Sociaal/cultureel centrum	✓ Sociaal/cultureel centrum, samenwerking met bijvoorbeeld filmhuis, theater	✓ Sociaal, culturele functie. Samenwerking met bijvoorbeeld filmhuis, theater. ✓ Verandering in gebruik gebouw ✓ Digitaal

Voor de periode 2018-2021 willen we ten minste de functionaliteiten aanbieden zoals die er nu zijn, op het gebied van openingstijden, aanbod en ontmoeting. In Berkel en Rodenrijs streven we ernaar om een cultuurhuis vorm te geven in relatie tot de centrumontwikkelingen.

De bibliotheek schrijft in haar meerjarenbeleidsplan 2018-2021:
“We hebben niet de pretentie om exact aan te geven waar we over vier jaar staan maar willen voldoende flexibiliteit behouden om met alle ontwikkelingen die van ons gevraagd worden mee te bewegen. Over 4 jaar wil de Bibliotheek het sociaal-cultureel hart van alle kernen bij beide gemeenten zijn. Waarbij in de ene kern de nadruk meer op cultuur kan liggen en bij de andere kern meer op het sociale aspect”

Voor de periode na 2021 streven we naar een cultureel centrum in iedere kern, waarbij per kern bepaald wordt waar de nadruk op ligt, zoals een huiskamer van het dorp, een broedplaats van makers en een trekpleister. Zoals de kernfuncties niet los van elkaar te zien zijn, zo staat de bibliotheek ook niet los van de omgeving. De bibliotheek heeft de samenwerking met anderen nodig. Binnen die samenwerkingsverbanden is de bibliotheek de autoriteit op het gebied van lezen, taal en mediawijsheid en zij zal dus actief activiteiten organiseren die taal- , lees- en, mediavaardigheid versterkt. Op andere terreinen zal de bibliotheek activiteiten ondersteunen en/of aanjagen door faciliteiten (ruimte, collectie, computers, etc.) of vrijwilligers of netwerk in te zetten.

5. Scenario's

De samenleving verandert en dat heeft ook gevolgen voor de bibliotheek. De veranderingen vragen om een andere aanpak. We willen een goede bibliotheekvoorziening houden. Een die toekomstgericht is en een cruciale rol speelt in het cultuurdomein. In theorie kan er gekozen worden voor een van de onderstaande scenario's.

Scenario 1: Commerciële bibliotheek
Dit is een traditionele bibliotheek, maar los van het officiële bibliotheekstelsel*. De gemeente gaat een inkoopconstructie aan met een commerciële bibliotheekorganisatie, zoals bijvoorbeeld Karmac of Questum, waar bepaalde diensten voor bepaalde doelgroepen worden afgenomen.

Voorbeeld dienstverlening commerciële bibliotheek keuzepakketten:
Schoolbibliotheek
Mediawijsheid
Maatschappelijke bibliotheek
Een leven lang leren
Leestafels en ontmoeting
Bibliobus

Voordelen
Functioneert als de bekende bibliotheek: uitleen van boeken.

Nadelen
Er is een grote kans dat deze vorm verschraling betekent, omdat er per doelgroep of per dienst ingekocht moet worden. Hierdoor zal samenwerking met andere maatschappelijke instellingen in de gemeente niet of nauwelijks tot stand komen. Er wordt waarschijnlijk ook niet ingespeeld op lokale ontwikkelingen. Dit scenario kost minimaal hetzelfde als het huidige aanbod.

Scenario 2: Doorgaan op het huidige pad
De huidige bibliotheekvestigingen in Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk blijven bestaan. Daarnaast zijn er vestigingen op de scholen en in de Stander in Bergschenhoek.

Voordelen
We weten waar we aan toe zijn, er is een volledig titelaanbod.

Nadelen
Er zijn nauwelijks activiteiten voor zelfredzame volwassenen, dit strookt niet met Lansingerland als aantrekkelijke leefgemeente. Bovendien heeft bibliotheek Oostland in dit scenario niet genoeg ruimte haar toekomstplannen waar te maken.

Scenario 3: Combineren met cultuurhuizen
De bibliotheek wordt zo mogelijk gecombineerd met het concept cultuurhuis. Berkel en Rodenrijs heeft een centrale vestiging die uitgroeit tot een cultuurhuis. Dit in relatie tot de centrumontwikkeling, waarbij ruimte is voor horeca en een filmhuis/theater (zoals Chocoladefabriek Gouda). Ook in Bleiswijk en Bergschenhoek is de bibliotheek zo mogelijk gekoppeld aan de cultuurhuizen en scholen.

Voordelen
Dit scenario levert de meeste levendigheid op. Er zijn activiteiten voor alle inwoners en er is veel ruimte voor ontmoeting. De centrale vestiging heeft een uitgebreid cultureel aanbod. Het is publieksgericht met bredere aantrekkingskracht op lokale inwoners. Er kan een sterk educatief programma op de scholen worden aangeboden.

Nadelen
Het kan zijn dat er voor bepaalde bibliotheekactiviteiten de inwoners naar een andere kern moeten. Dit scenario is duurder dan het huidige aanbod.

*stelsel-bibliotheken: traditionele bibliotheek-organisaties moeten aan diverse eisen voldoen om aangesloten te blijven op het landelijke 'stelsel' van openbare bibliotheken. Gemeenten zijn niet verplicht om hun bibliotheekfunctie te organiseren via een traditionele bibliotheekorganisatie die op dit 'stelsel' is aangesloten. (het belangrijkste voorbeeld van een traditionele stelsel-bibliotheek is het interbibliothecair leenverkeer)

Service
Service
Net terug
Net terug

6. Conclusie, planning en financieel kader

Vanuit onze visie op de bibliotheek, het meerjarenbeleidsplan 2018-2021 van de bibliotheek Oostland en bovenstaand afwegingskader werken wij toe naar scenario 3: de bibliotheek in combinatie met cultuurhuizen. Dit scenario past binnen de groei van onze gemeente, sluit aan op de visie van de Bibliotheek Oostland en doet recht aan onze ambitie om de aantrekkelijkheid van Lansingerland te vergroten.

In overleg met de bibliotheek Oostland richten wij ons op de volgende planning:

- Opening cultuurhuis inclusief bibliotheek Bleiswijk: september 2017
- Opening bibliotheek in De Stander: september 2017
- Opening cultuurhuis inclusief bibliotheek Berkel en Rodenrijs: uiterlijk 2022

Wat betreft de financiën werken wij vanuit de volgende kaders:
- Voor bijdragen in investeringen in de gebouwen zal waar nodig financiële ruimte gemaakt moeten worden in de gemeentelijke begroting.
- Voor bijdragen in de inhoudelijke functies van de bibliotheek zal na overleg met bibliotheek Oostland worden bepaald welke financiële consequenties dit heeft.

De onderstaande richtbedragen gelden voor de uitwerking van de bibliotheek van de toekomst.

	Financiën scenario's bibliotheek	**a. Huidig**	**b. + terugbrengen naar bedrag 2012**	**c. ++ extra budget**
	Bedragen	620	924	1.100

a. Huidig budget
b. Budget terugbrengen naar situatie voor de bezuiniging (2012)
c. Budget van voor de bezuiniging (2012) plus extra om scenario 3 mogelijk te maken.

bruisen – binden – boeien

Cultuurhuizen Lansingerland

Inhoud

Hoofdstuk 1: Definitie van cultuurhuis

Hoofdstuk 2: Onze visie op cultuurhuizen in Lansingerland

Hoofdstuk 3: Een cultuurhuis in elk dorp

Hoofdstuk 4: Mogelijke en wenselijke locaties

Hoofdstuk 5: Conclusie

Hoofdstuk 6: Planning en financieel kader

DRUKKERS
WERKPLANTS

Cultuurhuizen in Lansingerland

Broedplaats, huiskamer en trekpleister

Inleiding

Wat is een cultuurhuis? Een plek waar het maken van kunst en cultuur centraal staat. Huiskamers van het dorp waar kunst, cultuur en horeca elkaar ontmoeten en versterken. Met als resultaat een creatief en verrassend aanbod op het gebied van kunst en cultuur in Lansingerland. Dat is wat we willen bereiken met cultuurhuizen in Lansingerland.

Het collegeprogramma Delen, Durven, Doen (pagina 13) duidt de ambitie van dit college als het gaat om voorzieningen in Lansingerland. Naast het bieden van een basisstructuur wil het college op zoek naar mogelijkheden om het verenigingsleven op peil te houden en nieuw elan te geven. De Cultuurnota Bruisen, Binden, Boeien (T17.00998) concretiseert deze ambitie voor wat betreft cultuur in Lansingerland. We introduceren in de Cultuurnota de cultuurhuizen als onderdeel van Lansingerland Bruist! (pagina 24). In deze notitie werken wij uit hoe wij de ontwikkeling naar cultuurhuizen in Lansingerland zien. Deze notitie sluit daarmee aan op de discussies die college en raad voeren over het optimaal benutten van ons gemeentelijk vastgoed.

In de drie kernen van Lansingerland zien we de afgelopen jaren ontwikkelingen die vragen naar verlevendiging in de dorpen. Een cultuurhuis speelt daarop in.
Alliantie Behoud ’t Web zet zich in Bleiswijk in om in ’t Web verschillende activiteiten en organisaties te verenigen. De Alliantie ‘Cultuurhuis Bergschenhoek’ heeft als doel in een cultuurhuis alle verenigingen bij elkaar te brengen. De Rooms Katholieke kerk aan de Noordeindseweg in Berkel en Rodenrijs komt met ideeën voor het multifunctioneel gebruik van hun ruimtes. Gedachten leven om het gemeentehuis in Bergschenhoek veel meer in te zetten als huis van de gemeente. Scholen komen met plannen voor het opzetten van een Avondacademie in hun gebouwen.

In het BOB-traject dat de gemeenteraad heeft georganiseerd ter voorbereiding op de Cultuurnota is duidelijk naar voren gekomen dat onze inwoners plekken missen waar ‘makers’ bij elkaar kunnen komen: jong en oud, schilderen, zingen, fotograferen, drama, muziek spelen etc. Er blijkt behoefte aan plekken voor ontmoeting en reuring. Plekken waar iets gebeurt. Denk

hierbij aan een verzamelgebouw, cultuurfabriek of een – klein – theater, bioscoop of filmhuis. Tegelijkertijd ziet men dat de samenwerking tussen verenigingen en instellingen kan verbeteren.

Wij willen aan deze behoefte invulling geven door in elk dorpvan Lansingerland toe te werken naar een cultuurhuis. Deze notitie geeft antwoord op de volgende vragen:

- Wat is een cultuurhuis? (hoofdstuk 1)
- Wat willen wij met cultuurhuizen in Lansingerland bereiken? (hoofdstuk 2)
- Hoe positioneren we een cultuurhuis in elk dorp? (hoofdstuk 3)
- Welke locaties zijn mogelijk en wenselijk? (hoofdstuk 4)
- Wat is onze conclusie? (hoofdstuk 5)
- Wat is de planning en het financieel kader? (hoofdstuk 6)

1 Definitie van cultuurhuis

De provincie Overijssel is in 2000 als eerste gestart met een cultuurhuis. Al snel volgde daarna meer cultuurhuizen in Nederland. De invulling van het begrip cultuurhuis is verschillend. In dit hoofdstuk schetsen we een aantal definities voor het begrip cultuurhuis en we sluiten af met onze definitie voor het cultuurhuis.

De provincie Utrecht geeft een handzame omschrijving van het begrip cultuurhuis in haar Handreiking voor het opzetten van een Cultuurhuis:.

> In een cultuurhuis wonen ***meerdere samenwerkingspartners*** onder ***één dak***. Samen ontwikkelen ze ***nieuwe ideeën***, daarbij gebruik makend van ***elkaars sterke punten***. Het resultaat: een ***creatief, verrassend aanbod*** voor het publiek in een vaak ***modern en sfeervol gebouw***.

Ook Krimpen aan de Lek heeft een cultuurhuis. Zij beschrijven hun missie als volgt:

> Het Cultuurhuis brengt mensen en organisaties bij elkaar. ***Verbinden en samenwerken***: twee sleutelwoorden waar het Cultuurhuis voor staat. Het Cultuurhuis biedt activiteiten voor ***jong en oud*** en dit zoveel mogelijk in samenwerking met verenigingen, scholen, ondernemers en winkeliers uit Krimpen aan de Lek en daarbuiten (de hele gemeente Krimpenerwaard beschouwen wij als ons werkgebied). De activiteiten in het Cultuurhuis vallen in de categorieën 'Cultureel', 'Creatief', 'Educatief' en 'Informatief'. Geconcentreerd onder één dak, laagdrempelig met een gezamenlijke programmering van activiteiten ***onder één beheer en één aansturing***. Met het doel een ***bruisende ontmoetingsplaats*** te realiseren in het nieuwe dorpshart van Krimpen aan de Lek.

Deze omschrijvingen geven een wenkend perspectief voor Lansingerland:

> Ons idee is dat door samenwerking in één gebouw nieuwe ideeën ontstaan en een mooi aanbod tot stand komt. Dat aanbod in een cultuurhuis kan zich richten op verschillende vormen van samenwerking met verschillende typen samenwerkingspartners: educatie, cultuur, recreatie, gemeente, buurt en/of commercieel.

Sinds de introductie van cultuurhuizen in Nederland in 2000 in Overijssel zijn her en der verschillende cultuurhuizen ontstaan. Naast de bovengenoemde voorbeelden uit Utrecht en Krimpen aan de Lek, is er bijvoorbeeld Cultura in Ede, de Garenspinnerij in Gouda en Cultuurhuis De Klinker in Alphen aan den Rijn.

2 Onze visie op cultuurhuizen in Lansingerland

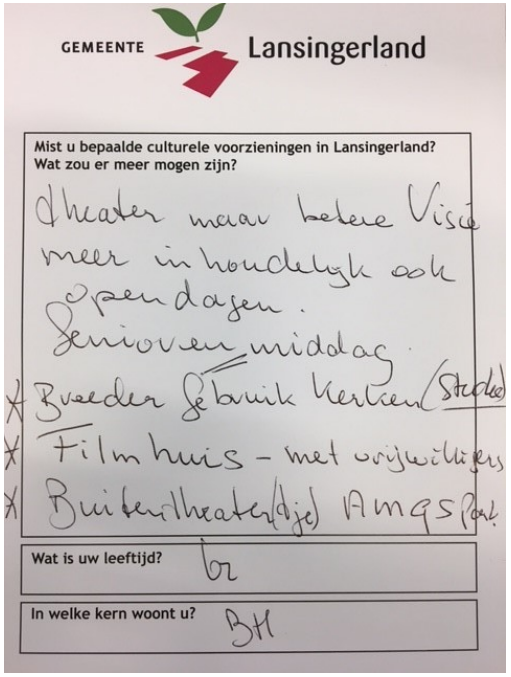
Wij merken dat de tijd rijp is om te ontwikkelen naar drie cultuurhuizen in Lansingerland: elke dorp een eigen cultuurhuis dat aansluit op de mogelijkheden voor samenwerking in die kern. Want een cultuurhuis start met het zoeken van samenwerkingspartners die samen perspectief zien. Vanuit deze samenwerking werken we stap voor stap naar de cultuurhuizen toe.

Wat we willen bereiken is dat we niet alleen ons voorzieningenniveau willen behouden, maar (belevings)waarde willen toevoegen voor onze dorpen. We denken dat allianties tussen verenigingen en tussen mensen leiden tot wederzijdse inspiratie, verrassing en vernieuwing, tot bloei van relaties en talent. We willen cultuureducatie en cultuurparticipatie stimuleren, voor jong en oud, draagkrachtig en minder draagkrachtig. Een verrassend compleet avondje uit in eigen gemeente willen we kunnen faciliteren aan onze inwoners. Met een laagdrempelig, aansprekend aanbod op het gebied van cultuur, recreatie en educatie. Als dat lukt met commerciële inbreng, bijvoorbeeld in de vorm van horeca of commercieel beheer van het cultuurhuis.

Met deze visie sluiten wij niet alleen aan op de visie in de Cultuurnota, maar ook op die uit het beleidsplan Sociaal Domein 2018-2022 (T16.13619). Hierin staat het versterken van veerkracht in onze samenleving centraal. Enerzijds dragen cultuurhuizen bij aan het stimuleren van intergenerationele contacten en het voorkomen van eenzaamheid. Anderzijds bieden cultuurhuizen podia aan voor (jonge) talenten en sluit dit aan bij het beleidsaccent Pubers in de spotlight.

Wij spreken van een cultuurhuis in Lansingerland als er minimaal 3 verenigingen op het gebied van cultuur, educatie en/of recreatie samenwerken in één gebouw. Het liefst werken we naar een cultuurhuis toe vanuit een alliantie uit de samenleving: alleen met initiatief vanuit en draagvlak in de samenleving komt een cultuurhuis van de grond. De participatie van een bibliotheekfunctie in onze cultuurhuizen is gewenst, maar geen harde eis. Evenmin stellen we als voorwaarde dat er in elk cultuurhuis plek moet zijn voor film en (grote) theater voorstellingen. Dat dit niet nodig is, blijkt uit de opbrengst van het BOB-traject van de cultuurnota: onze inwoners vinden het geen probleem om voor grotere publiekstrekkers en bioscoopfilms naar onze buurgemeenten Zoetermeer, Rotterdam, Den Haag of Delft uit te wijken.

In de totstandkoming van de cultuurhuizen in Lansingerland zien wij de rol van de gemeente als regisserend, enthousiasmerend en faciliterend. We geven zichtbaar ruimte aan de plannen en ideeën die vanuit de samenleving komen. Tegelijkertijd regisseren we het proces naar het resultaat van de drie cultuurhuizen. Daar waar de samenwerking een duwtje in de rug nodig heeft, brengen wij partijen bij elkaar. We helpen partijen in hun kracht te komen en we trachten verenigingen, partijen en allianties enthousiast te krijgen voor samenwerking in een cultuurhuis. Vooral in de ontwikkelfase hebben we behoefte aan een kwartiermaker. Als de cultuurhuizen eenmaal draaien kunnen we als gemeente naar de rol van partner, medeverantwoordelijk voor het brandend houden van het vlammetje op het gebied van samenwerking.



3 Een cultuurhuis in elke kern

We werken toe naar een cultuurhuis in elk dorp dat aansluit op de mogelijkheden en (potentiële) samenwerkingspartners. Dit leidt tot de volgende positionering van de drie cultuurhuizen.

Profiel Bleiswijk
Een culturele huiskamer met een intiem theater c.q. filmhuis. Met bibliotheek, podium en horecamogelijkheid. Programmering voor jong en oud. Tussenstation van jonge talenten in samenwerking met scholen. In Bleiswijk zien wij een zelfstandig cultuurhuis ontstaan waar ruimte is voor theater/film en voor makers van kunst en cultuur.

Dit profiel cultuurhuis heeft de volgende faciliteiten nodig:
Oefenruimtes, atelier met noorderlicht, filmdoek, ruimte voor bibliotheekfuncties, ruimte voor bar, podium, grote zaal met circa 100 stoelen. Toegankelijk voor minder validen en voldoende parkeergelegenheid.

Mogelijke samenwerkingspartners:
We willen graag aansluiten bij Alliantie Behoud ’t Web. De alliantie werkt samen met de volgende partners: Bibliotheek Oostland, het Jazzcombo, Crescendo en de Teken- en Schilderclub Bleiswijk.

Behoud ‘t Web

Profiel Bergschenhoek
Een broedplaats voor makers, samenwerking en co-creatie tussen amateur kunstenaars, ontmoeting, ruimte voor nieuwe initiatieven en verenigingen voor muziek, dans, zang, theater en beeldende kunst. Kleine uitvoeringen. Het zwaartepunt ligt op het maken van kunst en

cultuur, waardoor het cultuurhuis in Bergschenhoek een aantrekkende werking heeft voor de ‘makers’ uit Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs.

Dit profiel cultuurhuis heeft de volgende faciliteiten nodig:
Oefenruimtes, gedeeld gebruik van ateliers met noorderlicht, koffiebar, gedeelde foyer. Toegankelijk voor minder validen.

Mogelijke samenwerkingspartners:
We willen graag aansluiten bij de Alliantie ‘Culturele innovatie’ onder andere met het straattheater Bergschenhoek en Alliantie ’Cultuurhuis Bergschenhoek’. Hierin participeren de volgende samenwerkingspartners: Concordia, Jay’s Place, Stichting Jeugd en Jongerenwerk, bso Zus en Zo, de Bergsche en Berkelse Schilderclub, het koor Aan de oever van de Rotte en het koor Charles Vermeer.

Profiel Berkel en Rodenrijs
Trekpleister voor cultuur, vrije tijd en recreatie, met veel ruimte voor commerciële inbreng. Aantrekkende werking voor heel Lansingerland door aantrekkelijke programmering, waar landelijk bekende artiesten welkom zijn. Tussenstation van jong talent, in samenwerking met scholen. Aanbod afgestemd op alle inkomensgroepen van Lansingerland. Liefst gepositioneerd aan de oostkant van het centrum van Berkel en Rodenrijs zodat het cultuurhuis aantrekkende werking heeft voor Bergschenhoek en Bleiswijk. Het zwaartepunt van dit cultuurhuis ligt op theater en film. Dit cultuurhuis werkt samen met het cultuurhuis in Bergschenhoek, waar juist het zwaartepunt ligt op het maken van kunst en cultuur.

Dit profiel cultuurhuis heeft de volgende faciliteiten nodig:
Aansprekende horeca, verbinding met lokale ondernemers, bibliotheekfunctie A vestiging, filmdoek, groter podium met ca. 200- 250 stoelen. Multifunctioneel gebruik van ruimtes, ook commercieel. Toegankelijk voor minder validen en ruime parkeergelegenheid.

Mogelijke samenwerkingspartners:
De centrumontwikkeling Berkel biedt kansen om zowel de juiste locatie te kiezen als op zoek te gaan naar geschikte samenwerkingspartners. Bibliotheek Oostland is een van de belangrijkste partners.

Web

4. Mogelijke en wenselijke locaties

In onderstaande matrix per dorp zijn de mogelijke locaties afgezet tegen de gewenste faciliteiten. Deze matrices zijn behulpzaam bij de uiteindelijke locatiekeuzes.

Legenda bij de matrices:
Ja = al aanwezig
Mogelijk = niet aanwezig, wel mogelijk (na minimale verbouwing)
Nee = niet aanwezig, niet mogelijk

Bleiswijk

	Oefen-ruimtes	*Atelier*	*Film-doek*	*Bibliotheek-functie*	*Bar*	*Podium*	*Grote zaal ca. 100 stoelen*	*Toegan kelijk*	*Parkeer-gelegenheid*
't Web	Ja	Ja	Ja	Mogelijk	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
De Snip	Ja	Nee	Nee	Ja	Mogelijk	Nee	Nee	Mogelijk	Ja
Sporthal Rijneveen	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja
De Leeuwerik	Ja	Nee	Mogelijk	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Kerkgebouwen	Ja	Nee	Mogelijk	Mogelijk	Ja	Ja/Nee	Ja	Ja	Ja

Bergschenhoek

	Oefen-ruimtes	*Atelier*	*Koffiebar*	*Filmdoek*	*Gedeelde foyer*	*Toegankelijk*
Het Spectrum	Ja	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk
Polderhuis	Ja	Ja	Mogelijk	Nee	Nee	Nee
Berghonk	Ja	Nee	Ja	Mogelijk	Ja	Ja
Gemeentehuis	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk	Ja	Ja
Kerkgebouwen	Ja	Nee	Ja	Mogelijk	Ja	Ja

Berkel en Rodenrijs

	Horeca	*Lokale onder-nemers*	*Bibliotheek-functie A vestiging*	*Film-doek*	*Podium ca. 200-250 stoelen*	*Multifunctio-neel gebruik ruimtes*	*Toegankelijk*	*Ruime parkeer-gelegenheid*
Voormalig jumbogebouw incl. beneden	Mogelijk	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk	Ja
Locatie Rehoboth	Mogelijk	Mogelijk	Ja	Ja	Mogelijk	Mogelijk	Ja	Ja
RK Kerk	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Nee
Hergerborch-locatie	Mogelijk	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk	Ja
Locatie ‘t Vierkantje	Mogelijk	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Nee	Mogelijk	Mogelijk	Nee
Andere kerk-gebouwen	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	ja	Ja/nee

5 Conclusie

Vanuit onze visie op cultuurhuizen in Lansingerland, de positionering van de drie cultuurhuizen in onze dorpen en bovenstaand afwegingskader, werken wij toe naar de volgende meest kansrijke locaties:

- Bleiswijk: ’t Web, omdat ’t Web de beschikking heeft over de meeste gewenste faciliteiten, de bibliotheek ook in ‘t Web kan worden gevestigd en er voldoende draagvlak is vanuit de samenleving om ’t Web te behouden voor Bleiswijk.

- Bergschenhoek: Het Spectrum, omdat deze locatie over de meeste gewenste faciliteiten beschikt en voor deze locatie draagvlak is vanuit de verschillende verenigingen.

- Berkel en Rodenrijs: Meest kansrijk is een locatie aan de oostzijde van het centrum. Hier zijn verschillende scenario’s mogelijk: het voormalig jumbogebouw inclusief beneden, de locaties Rehoboth of Hergerborch. De definitieve locatiekeuze bepalen we in het traject centrumontwikkeling Berkel.

6 Planning en financieel kader

Zoals uit de positionering en afweging voor locaties blijkt, zijn de cultuurhuizen en Bleiswijk en Bergschenhoek eerder gerealiseerd dan die in Berkel en Rodenrijs. We richten ons op de volgende planning:

- Opening cultuurhuis Bleiswijk: september 2017
- Opening cultuurhuis Bergschenhoek: oktober 2017
- Opening cultuurhuis Berkel en Rodenrijs: uiterlijk 2022

Wat betreft de financiën werken wij vanuit de volgende kaders:

- Voor bijdragen in investeringen in de gebouwen zal waar nodig financiële ruimte gemaakt moeten worden in de gemeentelijke begroting.
    - Voor ’t Web stelt het college voor om het gebouw over te dragen (met terugleverplicht) om niet aan de Bibliotheek. Hiervoor zal de boekwaarde afgeschreven moeten worden, maar kan het negatieve exploitatieresultaat uit de begroting van de gemeente.
    - Voor Het Spectrum wordt ingestoken op een versterking van het aantal huurders waaruit de investeringen gedekt kunnen worden. Tevens kan het Polderhuis dan verkocht worden. Na uitwerking van de plannen zal dit voorstel ter goedkeuring worden aangeboden.
    - De ontwikkeling van een cultuurhuis in Berkel en Rodenrijs is nog niet zo ver dat hier financiële richting aan gegeven kan worden.
- Voor bijdragen in de programmering hebben we € 100k gereserveerd in de cultuurnota en € 85k voor een kwartiermaker. De gemeenteraad overweegt in de kadernotadiscussie of deze bedragen beschikbaar komen.

Raadsvoorstel

Datum Raad
20 april 2017

Portefeuillehouder
Albert Abee/Ankie van Tatenhove

Registratienummer
BR1700018

Onderwerp
Verkoop 't Web aan de Bibliotheek

Gevraagde beslissing

1. Kennis te nemen van het voornemen van het college tot verkoop van ’t Web aan de Stichting Bibliotheek Oostland om niet, onder de voorwaarde van een terugleververplichting eveneens om niet wanneer zodra de Stichting Bibliotheek Oostland het gebouw niet meer gebruikt voor de functie waarvoor het is bedoeld.
2. Een bijdrage beschikbaar te stellen aan de bibliotheek ter grootte van € 78.000 ten behoeve van de initiële verbouwings- en aanpassingskosten van ’t Web en dit bedrag ten laste van het exploitatieresultaat op de begroting 2017 te brengen.
3. De boekwaarde van ’t Web van € 655.000 af te waarderen.
4. In te stemmen met het visual essay (T17.04962) als uitgangspunt voor het toekomstbeeld van de Snip en het college te verzoeken dit verder uit te werken en hiervoor een voorstel te doen aan de Gemeenteraad.

Samenvatting

Op grond van het vastgoed beleid wil de gemeente op een efficiënte wijze omgaan met haar vastgoed. In dat kader kwam het pand ’t Web in aanmerking om te worden verkocht. Tijdens de alliantiefabriek is een alliantie ontstaan van betrokken bewoners en gebruikers van ’t Web uit Bleiswijk, die ’t Web als gebouw in Bleiswijk wilde behouden. Deze alliantie, later Stichting Behoud ’t Web, had als doel ’t Web om te vormen tot een toegankelijk bruisend cultuurhuis voor Bleiswijk. In het afgelopen jaar heeft intensief overleg plaatsgevonden tussen de Stichting en de gemeente om de plannen te kunnen verwezenlijken door middel van overdracht van het pand aan de Stichting.

Ook de bibliotheek is later bij dit initiatief aangesloten, omdat de functie van de bibliotheek een versterking van dit cultureel initiatief betekende. Daarbij is ook de optie aan de orde gekomen dat Stichting bibliotheek Oostland als eigenaar/beheerder van het pand zou optreden. De Bibliotheek heeft ook in Pijnacker de rol als eigenaar/beheerder van een maatschappelijk pand, waar meerdere maatschappelijke en culturele organisaties samenwerken.

Inmiddels zijn wij het als college eens geworden met de Raad van Toezicht van de bibliotheek over een voorstel voor overdracht. Hierbij gaat het pand om niet over naar de bibliotheek. Daarbij wordt als voorwaarde gesteld dat het pand terug geleverd moet worden van de Bibliotheek naar de gemeente op moment dat het pand niet meer in de functie wordt gebruikt, waarvoor het is bedoeld (toegankelijk bruisend cultuurhuis). Aangezien op dit pand nog een boekwaarde rust van € 655.000 zal deze moeten worden afgeboekt bij overdracht.

Aan het omvormen van het pand tot een dergelijk cultuurhuis zijn initiële verbouwingen en aanpassingen aan bijvoorbeeld meubilair noodzakelijk. Dit om het multifunctionele en meervoudige

gebruik mogelijk te maken. Voorgesteld wordt voor de kosten samenhangend met deze verbouwing een bijdrage te doen van € 78.000. De bibliotheek heeft aangegeven te zullen zoeken naar fondsen om de verbouwing en verhuizing mogelijk te maken. Deze eventuele fondsen zullen op de bijdrage in mindering worden gebracht.

Uiteraard zijn er ook besparingen op het gemeentelijk jaarlijks onderhoud en afschrijving en zijn er afspraken gemaakt over een korting op de subsidie.

Wij zijn als college van mening dat wij, ondanks de financiële consequenties, met dit voorstel iets tot stand kunnen brengen in Bleiswijk wat een meerwaarde heeft voor zowel de Bleiswijkse bevolking (jong en oud) tijdens de dagelijkse activiteiten als voor heel Lansingerland tijdens optredens, voorstellingen etc.

Consequentie is wel dat de bibliotheek niet langer onderdeel zal zijn van de Snip. Het college hecht er grote waarde aan dat op deze plek een functie terugkomt die levendigheid en reuring brengt bij de entree van Bleiswijk. Daar zal bij de verdere uitwerking over de toekomst van de Snip rekening mee moeten worden gehouden. Hiervoor is als uitgangspunt voor het toekomstbeeld een visual essay opgesteld, wat na instemming door uw raad verder zal worden uitgewerkt.

Financiële consequenties
Op het pand 't Web rust een boekwaarde van € 655.000,00. Met de Bibliotheek is in eerste instantie gesproken over overname van 't Web tegen een (maatschappelijk) marktconforme prijs. Daarbij stuitte de Bibliotheek op een aantal problemen. Zo worden er door banken veel eisen gesteld aan een Stichting om tot een financiering te komen en was er in het bestuur van de stichting weerstand tegen een dergelijk constructie vanwege de aansprakelijkheden. Mede daarom is verder doorgesproken over de levering om niet, met daarbij een terugleververplichting aan de gemeente op moment dat het doel, wat nu wordt beoogd met de overdracht, niet wordt bereikt.

Verkoop om niet betekent dat dit bedrag moet worden afgeboekt en ten laste komt van het gemeentelijk exploitatieresultaat. Daarnaast wordt een bijdrage gedaan aan de Bibliotheek van afgerond € 78.000 voor aanpassingen aan het 't Web. Ook voor deze bijdrage is geen dekking en deze komt ten laste van het gemeentelijk exploitatieresultaat. Mogelijk moet ook nog overdrachtsbelasting worden voldaan, die voor rekening komt van de gemeente. De hoogte hiervan is nog niet bekend en bepaald. Deze kosten moeten direct verrekend worden in het jaar dat de afboeking en kosten ontstaan. Totaal wordt een bedrag van € 733.000 plus eventuele overdrachtsbelasting ten laste van het gemeentelijk exploitatieresultaat 2017 gebracht.

Tegenover deze eenmalige kosten staan ook structurele besparingen. Jaarlijks vanaf 2018 zal de gemeente € 18.000 in mindering brengen op de te verlenen subsidie aan de bibliotheek. Daarnaast heeft de gemeente niet langer afschrijvings-, rente- en exploitatielasten voor 't Web. Ook de huurinkomsten vallen weg. Per saldo gaat het hier om een bedrag van € 56.000, waarmee voor 2017 een totale besparing van € 74.000 ontstaat. Vanaf 2020 wordt dit bedrag € 52.000,00[1].

Verdere procedure
Na goedkeuring door uw raad en de Raad van Toezicht van de Stichting Bibliotheek Oostland zal een overeenkomst worden opgesteld, die door beide partijen ondertekend moet worden.

Ten aanzien van de Snip zal er na vertrek van de Bibliotheek een onderzoek gedaan worden op welke manier en met welke voorwaarden een functie in de Snip komt die levendigheid houdt in het centrum van Bleiswijk.

[1] In 2020 is de afschrijvingstermijn van 1 van de investeringen verband houdend met het huidige web verlopen. In de begroting wordt vanaf 2021 dan ook geen rekening meer gehouden met deze lasten.

Juridische aspecten
Zie verdere procedure.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
Er is veelvuldig overleg geweest met de initiatiefnemers van Stichting Behoud 't Web en de bibliotheek over dit voorstel. Uit gesprekken met inwoners van onze gemeente in het kader van het BOB-traject cultuur is gebleken dat er behoefte is aan plekken voor ontmoeting en reuring, plekken waar iets gebeurt. Daarnaast kwam de behoefte aan een eigen –klein- theater en bioscoop of filmhuis sterk naar voren. In het Bleiswijks spreekuur is ook regelmatig aangegeven dat de Bleiswijkse inwoners belang hechten aan het behoud van een bibliotheek in Bleiswijk.

Duurzaamheid
N.v.t.

Bijlagen
T17.04962: Visueel essay "De Snip als levendige entree voor het dorp"

Toelichting

Beoogd maatschappelijk effect
Zie onder burgerparticipatie/extern draagvlak.

Argumenten
1.1. Met de overdracht van 't Web aan de Stichting Bibliotheek Oostland kan het doel van de Stichting behoud 't Web om het web om te vormen tot een bruisend openbaar toegankelijke dorpshuis worden verwezenlijkt
Het uit de alliantiefabriek voortgekomen initiatief om 't Web in Bleiswijk te behouden en om te vormen tot een Bleiswijks Cultuurhuis kan met de Stichting Bibliotheek Oostland als beheerder van het gebouw en onderdeel van het cultuurhuis worden vormgegeven. De bibliotheek heeft ook in Pijnacker ervaring als beheerder/eigenaar van een gebouw wat door meerdere maatschappelijke organisaties wordt gebruikt.

1.2. De overdracht van 't Web past in de doelstelling van het vastgoedbeleid
In het vastgoedbeleid is ten aanzien van het maatschappelijk vastgoed het volgende aangegeven:
- Het is geen vanzelfsprekendheid om als gemeente zelf vastgoed ten behoeve van de huisvesting van maatschappelijke activiteiten te bezitten en te exploiteren;
- Gebruik van accommodaties van derden zijn niet alleen een volwaardig alternatief voor eigen accommodaties voor het huisvesten van maatschappelijke activiteiten maar bieden zelfs diverse voordelen, bijvoorbeeld in verband met het afdekken van exploitatierisico's;
- Wij streven dan ook naar het, waar mogelijk, terugbrengen van de huidige voorraad aan maatschappelijk vastgoed;

De overdracht van 't Web sluit hier prima op aan.

1.3. Overdracht aan de bibliotheek en het creëren van een cultuurhuis past goed in het idee van eigen initiatieven uit de maatschappij
Sinds 2015 heeft de gemeente actief de samenwerking gezocht met de maatschappij. Hierbij worden ideeën en initiatieven gezocht vanuit de samenleving. Doel was en is samenwerkingen tot stand te brengen die Lansingerland sterk, innovatief en bruisend houden, nu en in de toekomst. Het initiatief van Stichting Behoud 't Web en de Bibliotheek past hier naadloos is. In dit specifieke geval is er daarom bewust voor gekozen om dit pand niet o te gaan voor de hoogste opbrengstpotentie.

2.1 Om het initiatief te laten slagen zijn initiële aanpassingen noodzakelijk en de Bibliotheek heeft op dit moment onvoldoende liquide middelen om deze investeringen voor te financieren
Om het gebouw geschikt te maken voor het multifunctionele gebruik is het noodzakelijk een aantal zaken aan te passen. Zo moet het meubilair worden aangepast, zodat het verplaatsbaar wordt en moet een aantal aanpassingen in de ruimtes zelf worden gerealiseerd. Ook moeten specifieke internetsystemen worden aangelegd voor de bibliotheek. Deze kosten zouden voor rekening van de bibliotheek kunnen komen, waarna zij deze op termijn doorberekenen in de exploitatie. Echter de bibliotheek is op dit moment niet in staat om deze te financieren. Daarom wordt voorgesteld dat de gemeente deze bijdrage aan de bibliotheek doet. De bibliotheek heeft toegezegd, dat mocht zij op enigerlei wijze fondsen kunnen werven voor de verhuizing door middel van bijvoorbeeld sponsoring, dit in mindering wordt gebracht op de gemeentelijke bijdrage. Wel zal de subsidie van de gemeente aan de bibliotheek jaarlijks met een bedrag van € 18.000 worden gekort.

3.1. De gemeente kan geen boekwaarde meer hebben op een pand wat ze niet meer in bezit heeft
De gemeente draagt het pand over aan de Bibliotheek. Daarmee moet ook de huidige boekwaarde worden afgeboekt. Mogelijk kan bij een terug levering van de bibliotheek aan de gemeente in de toekomst wel weer de mogelijkheid ontstaan om opbrengsten te genereren bij een verkoop.

4.1 In de toekomst moet een nieuwe invulling van de Snip levendigheid in het centrum brengen en maatschappelijke meerwaarde blijven behouden
Met het vertrek van de bibliotheek uit de Snip krijgt een van de belangrijkste gebruikers van de Snip een nieuwe plek in Bleiswijk. De gemeente hecht er aan dat hier weer een functie in komt die de entree van Bleiswijk levendig houdt. Daarom zullen de uitgangspunten in het visual essay als vertrekpunt dienen bij de toekomstige invulling van de Snip en de keuze hoe dit te realiseren.

De gemeente gaat in overleg met de huidige gebruikers van de Snip, zoals de historische vereniging. Ook de rol van het servicepunt wordt hierin meegenomen. Dit moet er toe leiden dat de gemeente samen met andere partijen – wellicht in de vorm van een challenge – de toekomst van de Snip gaat bepalen. Bij deze verdere uitwerking zullen de uitgangspunten van het visual essay als uitgangspunt dienen.

Kanttekeningen

1.1. De bibliotheek vertrekt hiermee uit de Dorpsstraat van Bleiswijk
In het besluit om ’t Web over te dragen aan de bibliotheek is meegewogen dat de bibliotheek daarmee vertrekt uit de Dorpsstraat van Bleiswijk. Op de huidige locatie de Snip zal echter nooit een dergelijk concept kunnen worden gecreëerd als nu met ’t Web voor ogen is. De meerwaarde van dit concept weegt op tegen het feit dat de bibliotheek vertrekt uit de Dorpsstraat. Tevens zal bij de ontwikkeling van de Snip rekening gehouden worden met de uitgangspunten van het visual essay (zie argument 4.1). Daarmee is de doelstelling dat de Snip blijft bijdragen aan een levendig centrum en een goede entree voor Bleiswijk blijft.

1.2. Dit voorstel heeft financiële consequenties voor de gemeente
De voorgestelde overdracht heeft een aantal directe financiële consequenties voor de gemeentelijke begroting. Zie hiervoor onder kopje Kosten, baten en dekking. Het vertrek van de bibliotheek als huurder uit de Snip heeft op korte termijn ook financiële gevolgen, hierop wil het college snel bijsturen (zie Kanttekening 1.1). Zodra deze nader bekend zijn, kunnen de financiële kaders bijgesteld worden.

Raadsbesluit

Datum Raad
20 april 2017
Registratienummer
BR1700018

Onderwerp
Verkoop 't Web aan de Bibliotheek

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- er een alliantie is gevormd tijdens de alliantiefabriek ten behoeve van behoud van ’t Web voor Bleiswijk;
- het doel van deze alliantie is: van ’t Web een bruisend toegankelijk cultuurhuis maken wat voor Bleiswijk, maar wat voor de gehele gemeente een meerwaarde kan hebben;
- overdracht van vastgoed aan (bestaande) gebruikers past in het gemeentelijk vastgoedbeleid
- dit wel financiële consequenties heeft;
- hiermee de bibliotheek vertrekt uit de huidige locatie in het centrum van Bleiswijk, maar dat hetzelfde initiatief nooit tot stand kan worden gebracht op deze huidige locatie.

Gelet op
- het Vastgoedbeleid.

Besluit(en)
1. Kennis te nemen van het voornemen van het college tot verkoop van ’t Web aan de Stichting Bibliotheek Oostland om niet, onder de voorwaarde van een terugleververplichting eveneens om niet wanneer zodra de Stichting Bibliotheek Oostland het gebouw niet meer gebruikt voor de functie waarvoor het is bedoeld.
2. Een bijdrage beschikbaar te stellen aan de bibliotheek ter grootte van € 78.000 ten behoeve van de initiële verbouwings- en aanpassingskosten van ’t Web en dit bedrag ten laste van het exploitatieresultaat op de begroting 2017 te brengen.
3. De boekwaarde van ’t Web van € 655.000 af te waarderen.
4. In te stemmen met het visual essay (T17.04962) als uitgangspunt voor het toekomstbeeld van de Snip en het college te verzoeken dit verder uit te werken en hiervoor een voorstel te doen aan de Gemeenteraad.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 20 april 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

De SniP: hip or lost

Foto: EMMA – Den Haag

De Snip als levendige entree voor het dorp

In de nota Cultuurhuizen Lansingerland is aangegeven dat er in elk van de drie dorpen ruimte is voor een cultuurhuis dat zijn kleur en invulling krijgt door de samenwerkingspartners. In Bleiswijk is de verwachting dat ’t Web de functie krijgt van cultuurhuis. De bibliotheek is één van de samenwerkingspartners in dit cultuurhuis. Wanneer de bibliotheek vertrekt uit De Snip, moet een afweging worden gemaakt wat de doelstelling wordt voor de locatie en of de gemeente het pand al dan niet in eigendom moet houden. Voor de invulling van de Snip hebben wij dit visueel essay uitgewerkt.

In dit visueel essay geven we een impressie, richtlijnen en inspiratie voor de invulling van de Snip als levendige entree voor het dorp.

Premium Reseller
Casino
Casino
iCentre
27

Saar:
"Eigenlijk had ik helemaal geen zin om met de klas naar het museum te gaan. Maar het was best vet. Beneden ging een oude man vertellen over hoe ze vroeger in Bleiswijk leefden. We mochten koffie malen voor de meester. Die moest daarna water koken op het gasfornuis en zelf zijn koffie maken in een kannetje. Dat duurde best wel lang. Wij kregen gewoon ranja en toen we allemaal hadden gedronken moesten we met een houten afwasborsteltje de vaat doen in een teiltje in de gootsteen. Grappig, dat teiltje stond achter een gordijntje en het warme water kwam uit een geiser. Dat had ik nog nooit gezien."

Old meets Young

De Snip verbindt oud en jong

In De Snip spelen we in op trends die we zien en vragen die voorliggen:

A. De dubbele vergrijzing
De babyboom-generatie is niet alleen omvangrijker dan eerdere generaties ouderen, maar deze generatie is de eerste die massaal zo lang mogelijk thuis zal blijven wonen. We verwachten de komende jaren een stijging van het aantal ouderen met gezondheids-problematiek of ouderdomsziekte en voorzien een groeiende vraag naar dagbestedingsactiviteiten, ook met zwaardere problematiek.

B. Versterking identiteit
De historische verenigingen willen nauwer gaan samenwerken en zien mogelijkheden voor een 'streekmuseum' waarin aandacht is voor de ontstaansgeschiedenis van Lansingerland en voor de identiteit van onze regio en onze dorpen. In lijn met de cultuurnota[1] zal een streekmuseum met name een educatief programma uitwerken waarmee verbinding ontstaat tussen het erfgoed en de toekomst van Lansingerland en tussen oud en jong.

C. Technologische ontwikkelingen
Om zo lang mogelijk zelfstandig te kunnen blijven wonen, kunnen in de toekomst technische snufjes en technologische en digitale middelen worden ingezet, die het makkelijker maken om zo veel mogelijk zonder hulp het dagelijkse ritme vast te houden. Senioren willen deze nieuwigheden in de praktijk liever eerst zien of proberen, voordat ze die zelf aanschaffen of laten aanbrengen.

D. Toename ZZP-ers zonder ontmoetingsruimte
De laatste jaren is een grote toename te zien van het aantal Zelfstandigen Zonder Personeel. De verwachting is dat deze ontwikkeling zich doorzet, ook nu de economische crisis achter ons ligt. ZZP-ers geven aan, naast hun eigen werkplek, behoefte te hebben om af en toe 'met een goede bak koffie' in een andere omgeving te

[1] **Paragraaf 2.1 Cultuurnota bruisen binden boeien - april 2017**

werken en kiezen daarvoor flexibele werk- en ontmoetingsruimtes. In steden spelen horecalocaties hierop in.

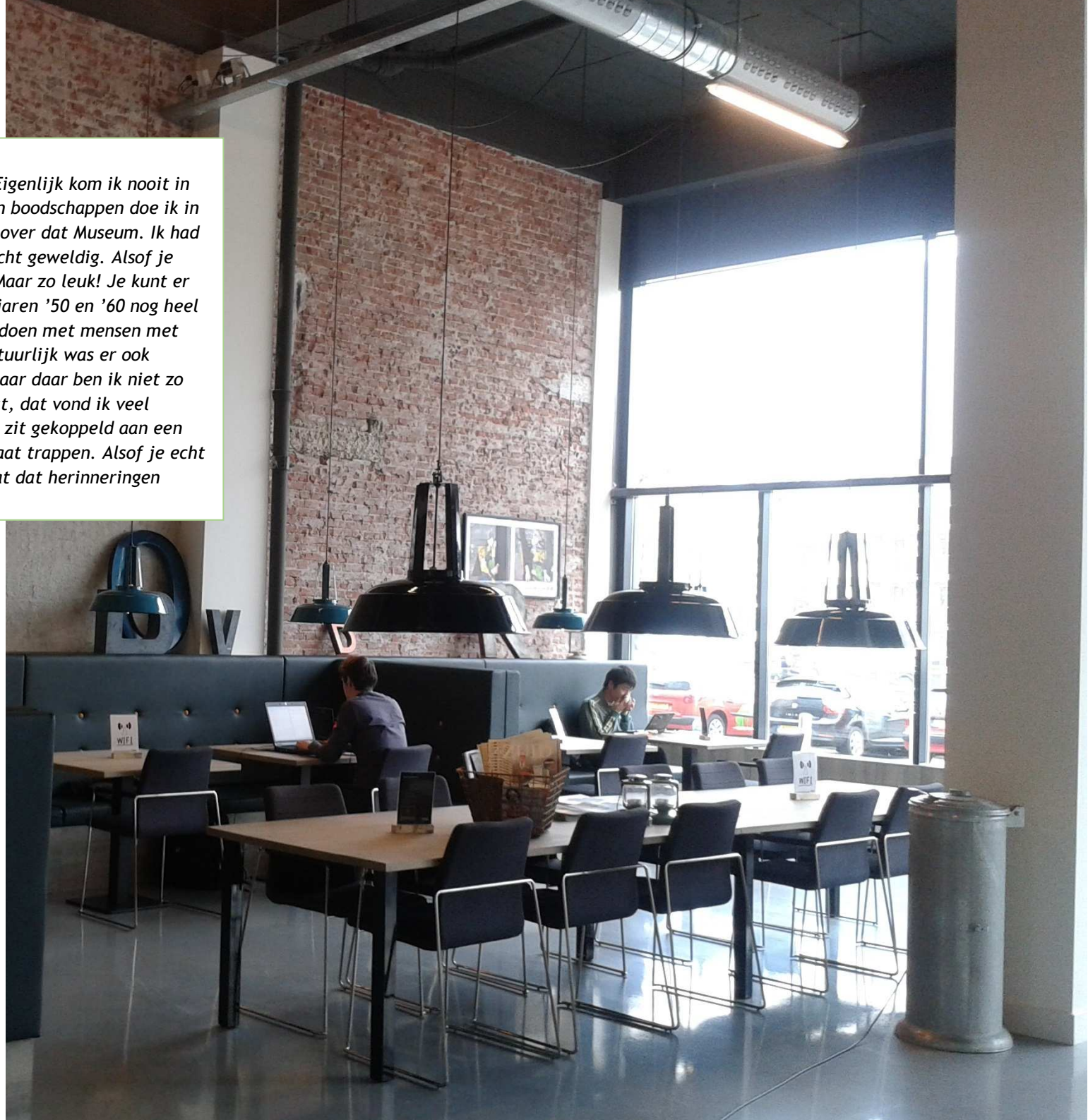
We zien kans om deze trends te combineren met de ontwikkelingen en de beleidsaccenten die beschreven staan in ons Beleidsplan Sociaal Domein ‘Versterken van veerkracht’.

E. Kennisoverdracht tussen generaties
In de gesprekken die in de afgelopen periode zijn gevoerd in aanloop naar het Beleidsplan is aangegeven dat het contact tussen generaties van belang is voor een gezonde samenleving. Ook in de gesprekken rond de cultuurnota is gesproken over ontmoeting van jong en oud, over kennis delen en verhalen doorgeven als waardevol element van cultuur, erfgoed en educatie.

De Snip biedt de mogelijkheid om deze trends en wensen te combineren en het gebouw een nieuwe invulling te geven die reuring brengt in de Dorpsstraat en betekenis heeft voor heel Lansingerland. We vatten dat samen in twee thema’s: De Snip als

1. thuis van vroeger
2. huis van de toekomst

Hilde
“Ik ben ook maar eens gaan kijken in De Snip. Eigenlijk kom ik nooit in Bleiswijk, want wat heb ik daar te zoeken? Mijn boodschappen doe ik in mijn eigen dorp. Maar Saar was zo enthousiast over dat Museum. Ik had daar een oubollig beeld bij, maar het is daar echt geweldig. Alsof je binnenstapt in een TV-serie uit de oude doos. Maar zo leuk! Je kunt er allemaal huishoudelijke dingen doen die in de jaren ’50 en ’60 nog heel gewoon waren. En ze vertelden dat ze dat ook doen met mensen met dementie. Het voelde niet als een Museum. Natuurlijk was er ook gewoon een tentoonstelling in een zijkamer, maar daar ben ik niet zo lang geweest. Ik heb door oud-Bleiswijk gefietst, dat vond ik veel leuker. Dat kon in één van de kamers. Die fiets zit gekoppeld aan een groot scherm. Het beeld gaat bewegen als je gaat trappen. Alsof je echt door oude straatjes fietst. Gaaf! Ik snap wel dat dat herinneringen oproept bij mensen met dementie.”



Hip or lost

De Snip tussen toen en toekomst

De Snip krijgt twee belangrijke functies:

1. Het thuis van vroeger:
   De Snip is zowel een dagbestedingslocatie met zorg als de thuisbasis van de historische verenigingen.
2. Het huis van de toekomst:
   De Snip biedt leveranciers de mogelijkheid om de technische en technologische snufjes in een woonomgeving te presenteren aan senioren.

En we zien

3. Bijvangst:
   Wanneer er geen programmering is voor 1 en 2 is De Snip een werkplek met goede koffie en vergaderruimte tegen een marktconform tarief.

LEXINGTON
LEXINGTON
DIRK VAN DEN BROEK

Mien:
"Ik ben zo blij met De Snip. Cor mag hier twee dagen per week naar toe. Hij geniet ervan, maar misschien heb ik het wel harder nodig. Hij wordt er bezig gehouden omdat hij in de moestuin werkt, of klusjes mag doen, of de afwas of zo. En 's middags doen ze samen beweegoefeningen of een spel. Als hij thuis komt, denkt hij dat hij naar zijn werk is geweest. Hij is op die dagen 's avonds moe en slaapt niet zo onrustig. Ik zou niet weten hoe ik het vol zou moeten houden als Cor niet naar deze dagbesteding zou kunnen."

Ad 1. Het thuis van vroeger
De Snip krijgt, in samenwerking met de historische verenigingen, de uitstraling en inrichting van een huis uit de jaren 50/60. Dat is de periode waarin de babyboomgeneratie opgroeide en jong-volwassen was.

- De Snip is een aantal dagen/dagdelen een reminiscentieruimte. De Snip is een alternatief voor een zorgboerderij voor maatwerk-dagbestedingsactiviteiten voor met name mensen met Alzheimer / Psychogeriatrische-problematiek. Met de inrichting uit hun jonge jaren voelt de inrichting vertrouwd aan en de naastgelegen parkeerruimte kan worden ingericht als buitenruimte en (moes)tuin waar ze werkzaamheden kunnen verrichten, zoals bijvoorbeeld ook op een zorgboerderij gebeurt. Wellicht in samenwerking met het groene onderwijs van Melanchthon Business School. (Trend A)

- Op andere dagen is De Snip 'van de historische verenigingen' en is de reminiscentieruimte op de begane grond de plek waar jong en oud kennis kunnen maken met vroeger. Ze nemen plaats in de huiselijke leefwereld van 50-60 jaar geleden, bekijken een – historische - expositie en vergelijken het nieuws van vandaag met verhalen van vroeger. (Trend B en E)

Joep:
“Het leukste van het Museum vond ik toen we naar boven mochten. Ik mocht op de traplift en toen konden we met een smartphone in een van de kamers het licht aan en uit zetten, de gordijnen dicht doen, het bed omhoog laten gaan, een spelletje doen op tv. Echt heel geinig. Ik hoop dat mijn oma dat ook krijgt. Want het was vooral voor oude mensen bedoeld. Beetje gek eigenlijk.”

Ad 2. Het huis van de toekomst
De vergaderruimtes beneden en boven worden, bij voorkeur in samenwerking met bijvoorbeeld leerlingen van het Technasium, ingericht als show- en beleefruimte voor technologische toepassingen in de huiskamer. Leveranciers kunnen hier hun nieuwste gadgets demonstreren, zodat inwoners kunnen zien en ervaren wat het gebruiksgemak is. (Trend C)

Ad 3. Bijvangst
Wanneer er geen dagbestedingsactiviteiten zijn, zijn ZZP-ers in deze ‘hippe’ omgeving welkom om er – op gezette tijden - hun laptop open te klappen en aan te schuiven aan de keukentafel, voor een kop koffie en een gesprek met collega-zelfstandigen of de aanwezige vrijwilligers. Voor een overleg met derden kunnen ze de aanwezige vergaderruimtes, ingericht in stijl Ad 1 of Ad 2, per uur huren - vanzelfsprekend tegen een marktconform tarief. (Trend D)

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Portefeuillehouder
Jeroen Heuvelink

Registratienummer
BR1700015

Onderwerp
Beleidskader openbare laadpalen

Gevraagde beslissing

1. In te stemmen met het continueren van de concessieovereenkomst met de gemeente Rotterdam.
2. In te stemmen met de toekenning van een investeringsbudget van € 150.000,- in plaats van het bij de kadernota 2017 toegekende investeringsbudget van € 300.000,-.

Samenvatting
Het raadsvoorstel vraagt de raad om in te stemmen met de continuering van de lopende concessie vanuit de gemeente Rotterdam. Deze concessie is in het najaar van 2016 verstrekt aan het bedrijf Engie die nu voor circa 17 gemeenten in de MRDH de plaatsing van vraaggestuurde openbare laadpalen realiseert. Dit betekent dat een inwoner zelf een laadpaal aanvraagt via de site www.laadjeauto.nl. Deze aanvraag wordt vervolgens getoetst aan een aantal criteria alvorens een verkeersbesluit genomen wordt en de laadpaal daadwerkelijk geplaatst wordt. De toetsingscriteria, de procedure van de aanvraag van een laadpaal én de mogelijke alternatieven van een vraaggestuurde openbare laadpaal (zoals verlengd privaat laden) beschrijven wij in het uitvoeringskader laadpalen. Dit uitvoeringskader is toegevoegd aan dit raadsbesluit omdat de raad daartoe verzocht tijdens de bespreking van de kadernota 2017.

In de discussienotitie, die wij als bijlage toegevoegd hebben aan dit raadsvoorstel, onderbouwen wij ons advies om in te stemmen met de continuering van het concessiemodel. In de inleiding van deze discussienotitie schetsen we de aanleiding voor en context van de uitbreiding van het aantal openbare laadpalen. Vervolgens geven we onderbouwd aan wat de, naar beneden bijgestelde, prognose van het aantal benodigde openbare laadpalen is in Lansingerland. Hiertoe vroegen we bureau Over Morgen om een reflectie op hun eerdere prognose van 275 openbare laadpalen, afgezet tegen de actuele ontwikkelingen in technisch opzicht en de verkoopprognoses voor elektrische en hybride auto's. Zij stellen de prognose bij naar 219 openbare laadpalen in 2020, als gevolg van een administratieve fout in de berekening van 2015. Het advies van Bureau Over Morgen is ook als bijlage toegevoegd.

Na de onderbouwing van de doelstelling geven we aan wat de huidige stand van zaken is. We hebben op dit moment 19 openbare laadpalen in de gemeente gerealiseerd. Daarvan zijn er 9 laadpalen vraaggestuurd en 10 strategische openbare laadpalen. Een aantal aanvragen zijn in behandeling. We willen dus nog 200 openbare laadpalen realiseren. Daarvan verwachten we dat er circa 150 vraaggestuurde openbare laadpalen komen en circa 50 strategische openbare laadpalen.
Daarna schetsen we drie modellen op basis waarvan we de resterende opgave kunnen realiseren. We brengen de voor- en nadelen van elk model in kaart en onderbouwen onze voorkeur om het concessiemodel te continueren. We gaan vervolgens in op een aantal overige relevante aspecten zoals de parkeerdruk, de handhaving, het verlengd private aansluitpunt (VPA) en de innovatiemogelijkheden. We sluiten af met een paragraaf over de financiële aspecten.

Indien de raad instemt met het continueren van het concessiemodel hebben wij aan een investeringsbudget van € 150.000 voldoende om een adequaat en toekomstbestendige infrastructuur voor openbare laadpalen aan te leggen in de gemeente. Dit bedrag gebruiken wij voor de begeleiding van de vraaggestuurde openbare laadpalen en voor het plaatsen van 50 openbare laadpalen op strategische locaties. De exploitatielasten van deze investering bedragen jaarlijks € 20.000. Omdat in de meerjarenbegroting al rekening was gehouden met de toekenning van een investeringsbudget van € 300.000 en een daarbij behorende exploitatielast van € 40.000, betekent dit dat jaarlijks € 20.000 kan vrijvallen.

Financiële consequenties
Ervan uitgaande dat de raad instemt met het continueren van de concessie betekent dit financieel het volgende.

Kosten gemeente	**Vraaggestuurde openbare laadpalen (uitgaande van 150 stuks)**	**Strategische openbare laadpalen (uitgaande van 50 stuks)**
Procesmanager	€ 3.500,- (jaarlijks)	Ambtelijke inzet
Investeringskosten	Geen	Circa € 125.000 (eenmalig)
Inrichting parkeervak	Geen	Circa € 25.000 (eenmalig)
Ambtelijke uren	Binnen reguliere begroting opgenomen	Binnen reguliere begroting opgenomen
Totaal	**€ 3.500,-**	**€ 150.000**
Dekking	**Actieprogramma Realistisch Duurzaam**	**Investeringsbudget**

Toelichting:
Bijdrage aan de kosten voor de concessiemanager van alle deelnemende gemeenten, zijnde een jaarlijks bedrag van € 3.500,-. De dekking van dit bedrag ligt in het jaarlijkse budget voor Duurzaamheid.
De kosten voor de ambtelijke inzet voor het begeleiden van de aanvraag en het nemen van het verkeersbesluit zijn opgenomen in de bestaande begroting.
De kosten voor het plaatsen van openbare laadpalen op strategische locaties schatten wij in op maximaal € 150.000,- waarbij de exploitatielasten op basis van de bestaande afschrijvingstermijnen jaarlijks € 20.000 bedragen. Omdat in de meerjarenbegroting al rekening was gehouden met de toekenning van een investeringsbudget van € 300.000 en een daarbij behorende exploitatielast van € 40.000, betekent dit dat er jaarlijks € 20.000 kan vrijvallen.

Verdere procedure
Na instemming van de raad met beslispunt 1 is er geen specifieke actie nodig om de concessie met Rotterdam te continueren. Er is namelijk sprake van een raamcontract met Engie waarmee we het aantal aanvragen van inwoners onder dezelfde voorwaarden mogen uitbreiden. Afhankelijk van het definitief toegekende investeringsbudget bij beslispunt 2 realiseren we openbare laadpalen op strategische locaties.

Na instemming van de raad is het wenselijk om de aanvraagprocedure voor een openbare laadpaal via www.laadjeauto.nl goed en herhaald te communiceren zodat meer inwoners weten hoe ze een openbare laadpaal aan kunnenvragen. Tot op heden zijn wij hier terughoudend mee geweest, omdat wij niet wisten welk besluit de raad met betrekking tot dit onderwerp neemt. Daarbij communiceren we ook helder over de procedure zoals beschreven in de uitvoeringafspraken en managen we de verwachtingen ten aanzien van de plaatsingstermijnen. Die plaatsingstermijnen lopen namelijk sterk op als gevolg van een grote werkvoorraad bij de netbeheerder om alle openbare laadpalen in de regio aan te sluiten.

Juridische aspecten

- Kyoto-protocol 1997-2020
- Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)
- Internationaal klimaatverdrag Parijs, Nationale klimaattop.

Extern draagvlak/burgerparticipatie

Op meerdere manieren betrekken wij inwoners bij de plaatsing van openbare laadpalen. Om te beginnen verloopt de aanvraag vraaggestuurd. Dit betekent dat een inwoner zelf een behoefte heeft en die kenbaar maakt. Bij de ter inzage legging van een verkeersbesluit staat voor elke belanghebbende zes weken de mogelijkheid open tot het indienen van een bezwaar.
Bij renovatie van bestaande wijken betrekt de gemeente de inwoners bij de planvorming en neemt daarin ook de wens tot openbare laadpalen mee. Ook bij nieuwbouwtrajecten anticiperen we op de behoefte van toekomstige inwoners door bij de planvorming rekening te houden met de aanleg van infrastructuur voor elektrisch laden. Wij hebben een locatiekaart in GIS voor vraaggestuurde openbare laadpalen die ook anticipeert op de behoefte aan elektrisch laden in nieuwbouwgebieden. Ook is er bij het project 'Eiland' voor projectmatig ontwikkelde woningen ingespeeld op elektrisch rijden door iedere koper een elektrische auto te leveren en de woning te voorzien van een eigen laadmogelijkheid. Hiermee geven wij voortdurend invulling aan motie M2015-34.

Duurzaamheid

Het realiseren van een openbare laadinfrastructuur draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit, vermindering van de uitstoot van CO2 en NOx en reductie van verkeersgeluid. Bij een gemiddeld gebruik van 1 openbare laadpaal (8Kwh per dag) vermijden we circa 7 kg CO2 uitstoot per dag (ervan uitgaande dat het aantal gereden kilometers met een auto met verbrandingsmotor met dezelfde omvang afneemt).

Bijlagen

Discussienotitie openbaar laden in Lansingerland
Uitvoeringskader laadinfrastructuur Lansingerland
Rapport Bureau Over Morgen

Toelichting

In 2015 deed de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag onderzoek naar de prognoses van het aantal benodigde openbare laadpalen in de deelnemende gemeenten. Lansingerland bleek toen, na een onderzoek van bureau Over Morgen, een opgave te hebben van 275 openbare laadpalen. Dit is de totale opgave en bestaat voor een deel uit vraaggestuurde openbare laadpalen en voor een deel uit strategische openbare laadpalen. Vraaggestuurde openbare laadpalen zijn laadpalen die geplaatst zijn naar aanleiding van een individuele aanvraag van een inwoner. Een strategische openbare laadpaal is een openbare laadpaal op een plaats waar de gemeente het belangrijk vindt om een openbare laadpaal te hebben, zoals bij een parkeergarage of een groot parkeerterrein. Het college besloot in april 2016 (BW1600109) om voor de korte termijn een overeenkomst met de firma Allego af te sluiten voor de plaatsing van 20 vraaggestuurde openbare laadpalen. Voor de langere termijn besloot het college om 30 vraaggestuurde openbare laadpalen mee te nemen in de concessieverstrekking vanuit de gemeente Rotterdam. De dekking hiervan lag in het structurele budget van het Actieprogramma Realistisch Duurzaam. Met dit collegebesluit van april 2016 realiseren we 50 vraaggestuurde openbare laadpalen. Voor het resterende deel van de doelstelling van 275 openbare laadpalen vroegen wij daarom, op basis van de toen beschikbare informatie, aan de raad bij de kadernota 2017 een investeringsbudget toe te kennen. De raad stemde in met een investeringsbudget van € 300.000 onder de voorwaarde dat we eerst een voorstel aan de raad voorlegden over de wijze waarop we dit budget willen besteden. Met het voorstel dat nu voor ligt voldoen we aan die toezegging (T2016-173 en T2016-095). Het voorstel gaat ook in op motie M2015-34 waarin de raad het college vraagt om bij de aanleg van nieuwe bestrating alvast rekening te houden met aansluitingen voor elektrische laadpalen en de wijkbewoners te betrekken bij het bepalen van de locaties voor elektrische laadpalen in hun eigen wijk.

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700015

Onderwerp
Beleidskader e-laadpalen

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- de inwoners van Lansingerland een grote behoefte hebben aan openbare laadpalen;
- Lansingerland een tekort heeft aan openbare laadpalen;
- de gemeente in het tekort aan vraaggestuurde openbare laadpalen kan voorzien door de huidige concessie te continueren;
- de gemeente daarnaast op strategische locaties openbare laadpalen wil realiseren;
- de gemeente daarnaast op strategische locaties openbare laadpalen wil realiseren;
- het daartoe benodigde budget, als gevolg van de gunstige concessieverlening, aanzienlijk minder is dan aanvankelijk begroot;
- de gemeente een aantal toetsingscriteria hanteert die recht doet aan de belangenafweging tussen wensen van inwoners, parkeerdruk en ruimtelijke inpassing.

Gelet op
- het Kyoto protocol 1997-2020;
- het nationale samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit;
- het internationale klimaatverdrag van Parijs 2015;
- de nationale klimaattop in 2016;
- de lokale ambitie om energietransitie actief te stimuleren.

Besluiten

1. In te stemmen met het continueren van de concessieovereenkomst met de gemeente Rotterdam.
2. In te stemmen met de toekenning van een investeringsbudget van € 150.000,- in plaats van het bij de kadernota 2017 toegekende investeringsbudget van € 300.000,-.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

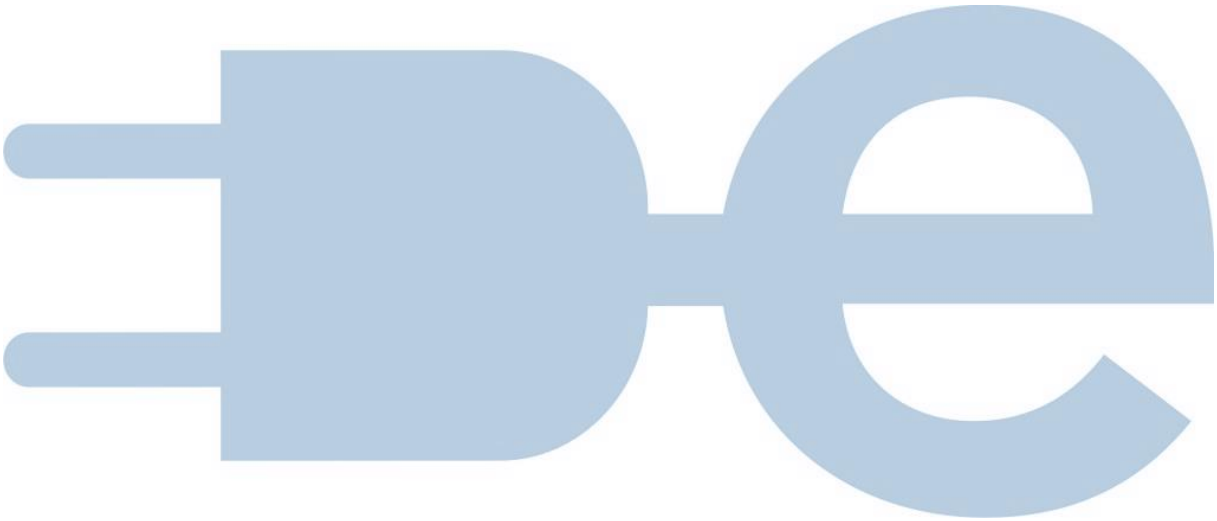
drs. Marijke Walhout

OVER MORGEN

Gemeente Lansingerland.

Notitie laadinfrastructuur

Definitief | woensdag 1 maart 2017 |



Notitie laadinfrastructuur

Colofon

Status	:	Definitief
Datum	:	woensdag 1 maart 2017
Aantal pagina's	:	16
Aantal bijlagen	:	1

Opgesteld door	:	Mischa Ipenburg / Willem Knol
E-mail	:	mischa.ipenburg@overmorgen / willem.knol@overmorgen.nl
Mobiel	:	06-51944621 / 06-23963365
Website	:	www.overmorgen.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Marktontwikkelingen elektrisch vervoer 5

2.1. Waarom heeft elektrisch vervoer een toekomst? 5

2.2. Ontwikkeling in e-auto's 7

2.3. Ontwikkelingen Rijksbeleid voor elektrisch rijden 8

2.4. Ontwikkelingen laadinfrastructuur 9

3. Prognoses laadinfrastructuur 12

3.1. Prognose behoefte aan openbare laadpalen voor 2020 12

3.2. Een doorkijk naar 2025 13

4. Conclusie 16

Bijlage 1: Prognose cijfers 18

1. Inleiding

Het kan niemand ontgaan zijn: er rijden steeds meer elektrische auto's door Nederland. Toch zijn er vaak nog onduidelijkheden over de gevolgen, positief en negatief, van deze groei. En er zijn ook nog veel vragen. Blijft het aantal elektrische auto's bijvoorbeeld wel doorgroeien in de toekomst? Wat zijn de ontwikkelingen in de markt en wat doet de Rijksoverheid? Deze notitie is bedoeld om in te gaan op de meest voorkomende vragen rond elektrisch vervoer. Daarom beschrijven we de ontwikkelingen in de elektrisch vervoer markt.

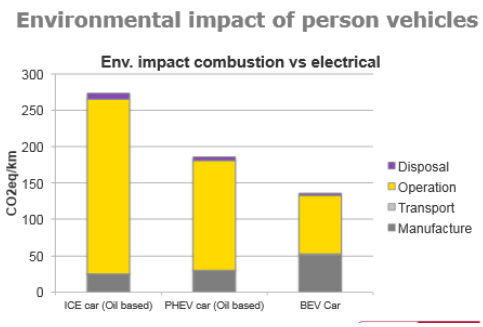
Over Morgen heeft de overtuiging dat adequate openbare laadinfrastructuur alleen kan worden ontwikkeld als gemeenten inzicht hebben in de (toekomstige) vraag naar openbare laadpalen. Die vraag wordt gecreëerd door de geprognotiseerde groei van het aantal elektrische auto's in de gemeente Lansingerland. Over Morgen heeft deze prognose gemaakt op basis van haar (gevalideerde) voorspelmodel, vele databronnen én GIS. De kennis van de markt én de prognose samen geeft de gemeente waardevolle informatie, waarop zij haar beleid rond elektrisch rijden en laden kan baseren.

2. Marktontwikkelingen elektrisch vervoer

Elektrisch vervoer (EV) neemt een grote vlucht in Nederland. Eind januari 2017 rijden er meer dan 116.000 elektrische auto's op de weg in Nederland. Dit aantal is ten opzichte dan 2014 meer dan verdubbeld. Nederland is nu ook al samen met Noorwegen een koploper in het stimuleren van elektrische voertuigen.

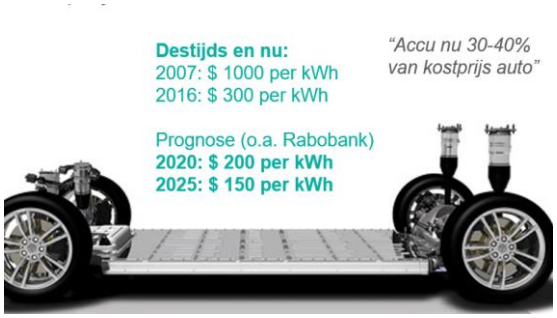
2.1. Waarom heeft elektrisch vervoer een toekomst?

Elektrisch rijden wordt op dit moment wereldwijd veelal aangegrepen om de relatief slechte luchtkwaliteit in de grote steden te lijf te gaan. Ook in het kielzog van het klimaatakkoord in Parijs wordt elektrisch rijden gezien als een oplossing voor CO2 reductie. Onderzoek (zie staafdiagram hiernaast) laat namelijk zien dat er CO2 winst te behalen is, zelfs bij het rijden op 'kolenstroom'. Kortom: Schone mobiliteit lijkt op dit moment internationaal de standaard te gaan worden als ambitie van overheden voor de komende 10 jaar.



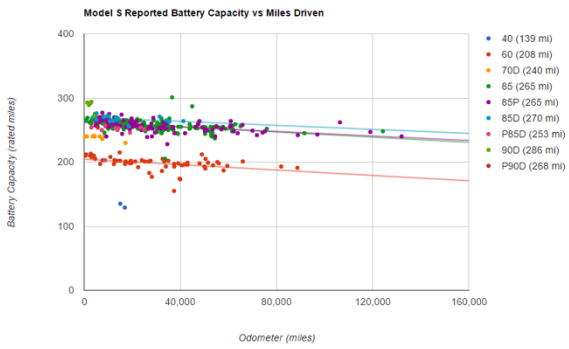
Recent heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen om na te streven dat in 2025 alle nieuw geregistreerde auto's in Nederland een zero-emissie hebben. Minister Kamp heeft net (december 2016) zijn plannen rond elektrisch vervoer uit de doeken gedaan. Zijn plannen zijn gebaseerd op een onderzoek van Ecofys, wat concludeert dat in alle toekomstscenario's het aantal elektrische auto's hard gaat groeien de komende jaren.

Maar de vraag is vaak; willen automobilisten wel zo'n elektrische auto? De auto's moeten daarvoor eigenlijk nog goedkoper worden én er moet meer zekerheid komen over zaken als restwaarde en actieradius. Qua comfort en rijgenot blijken elektrisch voertuigen erg goed te scoren, slechts een zeer klein deel van de elektrische rijder mist bijvoorbeeld het geluid van de motor of het schakelen met de hand (elektrische auto's zijn zonder uitzondering voorzien van een automatische transmissie)



Elektrische auto's zijn naar verwachting in de toekomst, zeg rond 2025, veelal goedkoper dan een vergelijkbare auto met verbrandingsmotor. Dat komt door sterke daling van de prijs van batterijen (zie prognose Rabobank[2]) en door de steeds strengere emissie eisen, wat tot grotere investeringen leidt bij de ontwikkeling van nieuwe verbrandingsmotoren. Ook onderhoudskosten en kosten voor energie per kilometer zijn flink lager voor een elektrische auto.

Grote vraag nu is nog de levensduur van de batterij en, daarmee samenhangend, de restwaarde van de elektrische auto. De grafiek hiernaast laat de eerste resultaten zien van de levensduur van Tesla batterijen. Deze zijn voorlopig nog ruim boven verwachting, met een afname van maximaal 10 % na 160.000 km gebruik.



Wat volgens ons nog een belangrijke bottleneck is, waardoor op dit moment nog geen massale doorbraak van elektrische auto's gaande is, is de productiecapaciteit van fabrikanten. Wereldwijd zijn bedrijven als Samsung, LG, Tesla en consortia van andere grote auto fabrikanten druk met het bouwen van batterij fabrieken. (zie hiernaast de fabriek van Tesla in aanbouw). De productie faciliteiten van huidige autofabrikanten zijn relatief makkelijk te conformeren naar de bouw van elektrische auto's, wanneer batterijfabrieken op een bepaald moment (wij verwachten over 5 jaar) echt op industriële schaal batterijen gaan produceren. Grote automerken kunnen op dit moment simpelweg niet al hun voertuigen elektrisch maken, aangezien de productiekosten van met name de batterijen nu nog te hoog zijn. Ook is er nog een duidelijke groep binnen de autofabrikanten, die vooral inzet op een wat meer gestage verandering.

Kortom, de stringentere uitstootnormering uit Europa dwingt de auto-industrie te innoveren, maar het is wachten op de schaalgrootte die nodig is om in rap tempo de huidige markt van brandstofauto's te verstoren. Overigens is het zo dat de automotive branche erkent dat de elektromotor de aandrijving van de toekomst is: hoog rendement (95%) in tegenstelling tot de brandstofmotor (30%) is een belangrijk issue. Bovendien rijden elektrische auto's comfortabel en kennen ze een lagere TCO (Total Cost of Ownership) dan een conventionele brandstofauto vanwege het beperkte onderhoud en de lagere brandstofkosten.

Een onbekende maar krachtige reden dat de elektrische auto als "rijdende batterij" veel toekomstpotentieel heeft, is het feit dat die batterij geschikt is voor de opslag van duurzame energie. Daarmee wordt bijgedragen aan het versnellen van de groei van het aantal zonnepanelen en windmolens (zogenaamde 'decentralisatie van de energievoorziening'). Decentrale opwek uit zon en of wind wordt over het algemeen opgewekt op een ander moment dan het moment van de grootste vraag naar energie in Nederland. Door het laden van de elektrische auto's op bepaalde momenten te versnellen kunnen er enorme investeringen in het elektriciteitsnet worden voorkomen. Netbeheerders in Nederland zijn om deze reden zeer betrokken bij de uitbreiding van laadpunten in Nederland.

Tot slot is het van belang om ook de ontwikkelingen van waterstof (H2) als 'brandstof' voor duurzame, schone auto's te beschouwen. Steeds meer autofabrikanten zijn bezig om een voertuig op de markt te brengen die door middel van een brandstofcel, gevoed door het gas 'waterstof', elektriciteit opwekt en de elektromotor aandrijft. Een recent onderzoek van KPMG laat ook zien dat een groot aantal directeuren uit de automobielindustrie gelooft in sterke groei van het aantal waterstofauto's. Groot voordeel van het gebruik van waterstof is dat er in korte tijd 'getankt' kan worden, waardoor actieradius van dergelijke voertuigen geen probleem is. Bij de productie van waterstof en het omzetten van waterstof in elektriciteit voor de motor wordt echter flink wat energie verloren, waardoor de kosten voor energie per kilometer hoger uitvallen dan bij een EV met een batterij. Zeker in Nederland, waar reisafstanden betrekkelijk kort zijn een elektriciteit vrijwel overal beschikbaar is, verwachten wij juist voor personenvoertuigen vooral een groei van elektrische auto's met een batterij. Waterstof is in onze optiek een goede energiebron voor voertuigen die veel kilometers maken, vaak lange ritten hebben en waar geen stilstand wordt getolereerd. Denk daarbij aan touringcars, vrachtwagens en ook schepen.

2.2. Ontwikkeling in e-auto's

Op dit moment (meting: 31-01-17) rijden er ca. 116.000 elektrische voertuigen in Nederland. Hiervan zijn er ca. 13.000 stuks BEV en de grote meerderheid PHEV. Waar komen deze termen vandaan? Belangrijk om te weten is dat er in de basis er twee typen elektrische auto's zijn. Enerzijds de 'battery electric vehicle' (BEV), die 100% elektrisch is aangedreven. Anderzijds de 'plug-in hybrid electric vehicle' (PHEV), die beschikt over een zowel een elektromotor met een kleine(re) accu en een brandstofmotor.

De meest geregistreerde BEV's in Nederland en Duitsland op dit moment zijn weergegeven in onderstaande tabel.

BEV (1e generatie)	**Actieradius (werkelijk) in km**	**Accucapaciteit in kWh**	**Consumentenprijs vanaf**
Nissan Leaf	100 - 160	24 of 30	€ 26.000,-
Renault ZOE	140 - 240	22 (straks 40)	€ 20.000,- (+ huurprijs accu)
Tesla Model S	300 - 400	60, 70, 75, 85 of 90	€ 85.000,-
BMW i3	125 - 190	22 of 33	€ 35.000,-
Kia Soul EV	150	30	€ 35.000,-

De meest registreerde PHEV's zijn onder andere de Mitsubishi Outlander, Volkswagen Golf GTE, Volvo V60 PHEV. Het kenmerkende aan deze auto's is dat deze in de praktijk 30 kilometer elektrisch kunnen rijden. Ze beschikken allen over een batterij met een capaciteit tussen de 9 en 12 kWh. Kenmerkend is dat deze auto's niet altijd daadwerkelijk worden geladen.

Een nieuwe generatie elektrische auto's (BEV) is voor 2017 en 2018 aangekondigd. Dit zijn allemaal elektrische auto's met een actieradius van minimaal 250 kilometer in de praktijk. De Tesla Model 3 en Opel Ampera-e (zie hiernaast) zijn de meest in het oog springende nieuwkomers op de markt. Volkswagen, BMW en Audi hebben ook reeds aangekondigd zich in deze strijd te mengen. Renault heeft in januari 2017 de nieuwe Zoë (actieradius minimaal 250 km) geïntroduceerd.

Al met al is de trend dat het aanbod aan betaalbare elektrische auto's met een grotere actieradius per 2018 fors zal zijn toegenomen. Experts verwachten dat het jaar 2018 het moment wordt dat de elektrische auto bij het grote publiek gaat doorbreken. Onze verwachting is dat wanneer de batterij industrie de productiecapaciteit verder opschroeft, en daarmee samenhangend het prijspeil van de batterijen laat dalen, zij het tempo van de transitie gaat bepalen.

2.3. Ontwikkelingen Rijksbeleid voor elektrisch rijden

De opkomst van elektrische voertuigen (EV) biedt vele kansen. Enerzijds biedt de groei van het aantal EV's kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven. Anderzijds zorgen meer EV's voor een betere luchtkwaliteit, een lagere CO2-uitstoot en minder geluidsoverlast. De doelstelling van het Rijk is dan ook om in 2020 200.000 elektrische voertuigen op de weg te hebben en in 2025 1 miljoen.

De groei van EV wordt dus mede door de overheid gestimuleerd. Vanaf 2017 wordt door het Rijk alleen nog de aanschaf van volledig elektrische auto's gestimuleerd, de bijtelling van 4% blijft alleen voor deze auto's gelden.

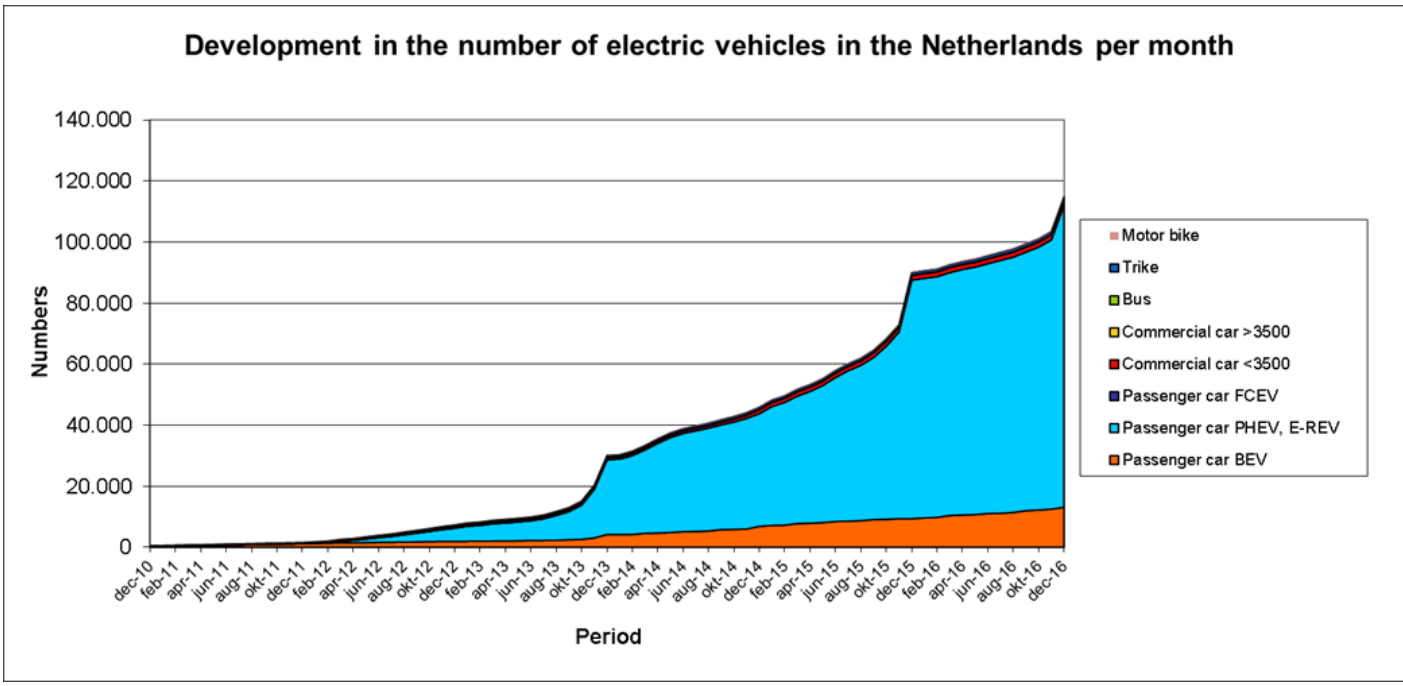
De verwachting is dat door de inzet van het Rijk het aantal volledig elektrische auto's zal toenemen, terwijl de groei van het aantal plug-in hybride auto's zal afzwakken. In 2050 is het de ambitie om alleen nog volledig elektrische auto's op de weg te hebben. Deze notitie is gericht op het segment van elektrische auto's, daarmee bedoelen we personen- en kleine bedrijfsauto's. Dit segment heeft op dit moment de meeste impact op de vraag naar openbare laadinfrastructuur. Bussen, vrachtwagens, schepen en andere zwaardere voertuigen zullen naar verwachting niet op korte termijn volledig elektrisch worden aangedreven. Voor dergelijke voertuigen lijkt een doorontwikkeling van productie en opslag van waterstof (een energiedrager, net zoals een batterij) nodig.

De huidige groep gebruikers van ca. 116.000 elektrische auto's op dit moment zijn onder te verdelen in particuliere en zakelijke rijders (lease) met een gemiddeld hoger inkomen. De potentiele groep e-rijders zijn voornamelijk alle automobilisten die op dit moment een auto bezitten of leasen, dan wel privé of zakelijk. De zakelijke en particuliere potentiele e-rijder geven aan dat de (nog beperkte) actieradius van de auto een beperkende factor is. De zakelijke e-rijder kan vanwege overheidsstimulering in de vorm van een lagere bijtelling (lease) of extra fiscale aftrek (ondernemer/zzp) relatief betaalbaar de elektrische auto leasen of bezitten. Het elektrische autowagenpark in Nederland wordt dan ook hoofdzakelijk zakelijk gebruikt op dit moment. De particuliere e-rijder loopt aan tegen de relatief hoge aanschafprijs van een elektrische auto en koopt op dit moment daarom vooral tweedehands.

Onderstaande grafiek laat de groeicurve van elektrische voertuigen zien[1]. De afgelopen drie jaar is het elektrische wagenpark in Nederland enorm gegroeid. De plug in-hybride auto (PHEV) vormt het

[1] http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers

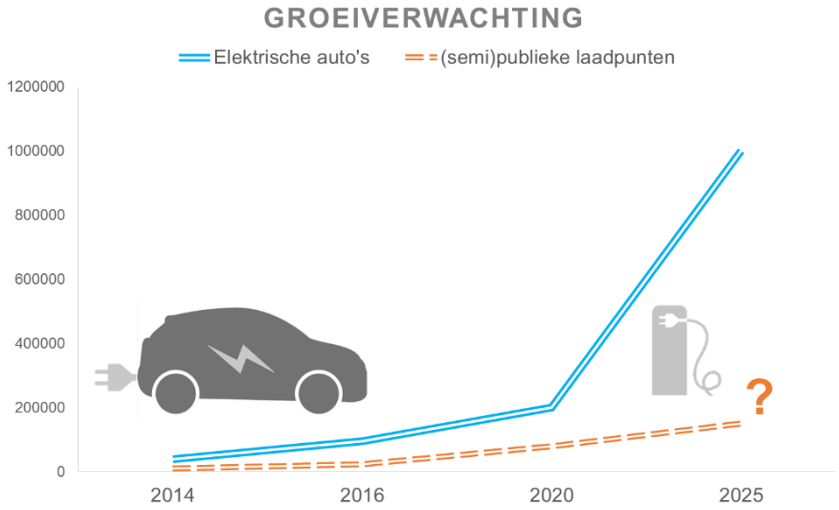
grootste aandeel van deze groei (90%). De groeicurve van het aantal volledige elektrische auto's (BEV) is gestaag. De Rabobank[2] schat dat in 2030 10% het totale Nederlandse wagenpark elektrisch is. De ING[3] gaat in recent onderzoek nog een stapje verder en stelt dat in 2020 10% van de nieuwe autoverkopen in Nederland elektrisch is. In 2025 is dit volgens het rapport 25%. Als gevolg van de nieuwe bijtelling regeling (4% telt alleen nog voor volledig elektrische auto's (BEV)) is de verwachting dat het oranje gedeelte van de grafiek het snelst zal groeien.



2.4. Ontwikkelingen laadinfrastructuur

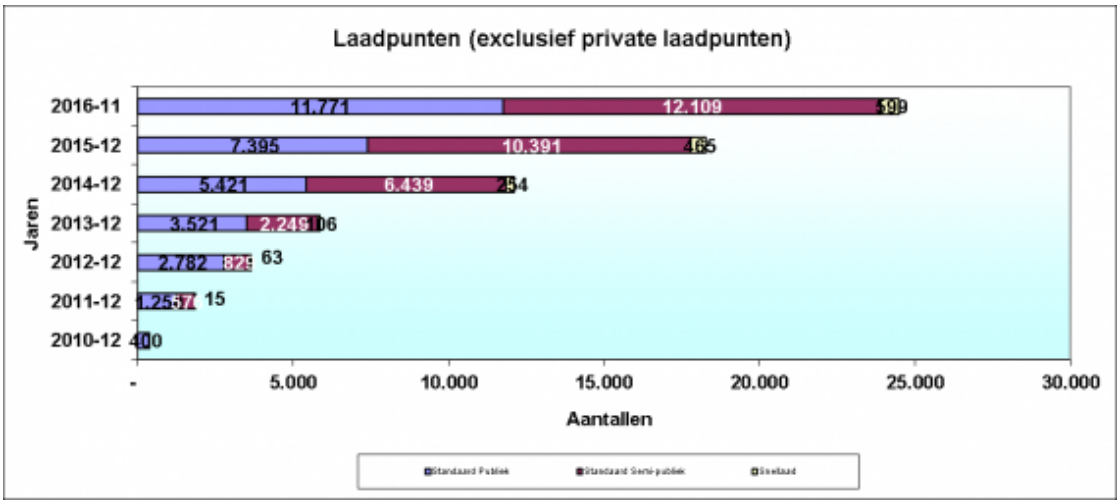
De groei van het aantal elektrische auto's gaat samen met een toenemende behoefte aan laadinfrastructuur. Het plaatsen van adequate laadinfrastructuur is essentieel om de groei van EV te faciliteren en het gebruik van EV te stimuleren. Elektrische rijders die geen gelegenheid hebben om op eigen terrein hun auto op te laden, zullen veelal gebruik maken van laadplekken in de openbare ruimte. Maar dit geldt ook voor EV rijders met eigen terrein, die op de plaats van bestemming willen bijladen. De gemeente is hierbij als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte betrokken bij de uitrol van het netwerk van openbare laadpalen en kan invloed uitoefenen op de realisatie van een adequaat openbaar laadnetwerk dat ook toekomstige EV rijders accommodeert.

[2] https://www.rabobank.nl/images/pdf-elektrische-auto-rapport_29863263.pdf
[3] https://www.ing.nl/media/ING_EBZ_koers-op-elektrisch_tcm162-90381.pdf



Figuur 1-1: groeiverwachting EV en laadinfrastructuur.

Voor een goede beleidsstrategie ten aanzien van het plaatsen van openbare laadpalen, is het van belang voldoende inzicht te hebben in de markt van EV en laadinfrastructuur om op de verwachte groei in te kunnen spelen of deze te stimuleren. Onderstaande afbeelding toont de ontwikkeling van het aantal publieke en semipublieke laadpunten over de afgelopen jaren[4]. Nederland kent op dit moment ca. 11.500 openbare laadpunten (aangeven in blauw), ca. 12.000 semiopenbare laadpunten (aangegeven in paars) en bijna 600 snelladers (aangegeven in wit).



In de huidige praktijk is er een mix van typen laadpalen beschikbaar. Van ‘langzame’ laders tot krachtige snelladers. Op dit moment zijn er ca. 25.000 openbare laadpalen en ca. 575 snelladers in Nederland. De openbare laadpalen staat letterlijk overal door Nederland verspreid.

[4] RVO brengt deze gegevens in kaart op http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers

De verwachting is dat – gezien de groter wordende accucapaciteit van elektrische auto's – laadpalen de komende jaren steeds meer vermogen gaan leveren. Op dit moment rijden er relatief veel PHEV's rond die enkel op beperkter vermogen kunnen opladen (3,7 kW) en niet kunnen snelladen. Dit is echter de komende 3 á 4 jaar nog steeds een grote doelgroep, vanwege de looptijd van veel leasecontracten. De 1e generatie BEV's heeft nu al de mogelijkheid om meer vermogen uit laadpalen te vragen (vanaf 7,4 kW), waarmee ze de laadtijd fors verkorten.

In de praktijk wordt nieuwe laadinfrastructuur veelal ingericht om juist de 2e generatie BEV's te kunnen voorzien van voldoende vermogen (22 kW per laadpunt, over 3-fasen), mits de bestaande netaansluiting dit aan kan of men een nieuwe aansluiting aanlegt. Om dit enigszins te kunnen beheersen is 'Local load balancing' ontwikkeld als onderdeel van het principe van 'Smart Charging'. Deze termen houden in dat je met software het vermogen per laadpunt kan beperken om te voorkomen dat er een overbelasting ontstaat op het systeem. Het beschikbare vermogen van de netaansluiting wordt dan slim verdeeld over de elektrische auto's die willen laden. Zo maak je optimaal gebruik van de bestaande netaansluiting of hoef je het niet te dimensioneren op basis van een theoretisch gevraagd piekvermogen. Dat beperkt de aansluitkosten vaak aanzienlijk.

De ontwikkelingen van de laadpunten lijkt de richting op te gaan dat de eindgebruiker meer keuze krijgt over wanneer men laadt. Doordat de batterij van de auto een steeds grotere range heeft, hoeft een elektrisch rijder niet altijd te laden. De verwachting is dat een elektrische rijder daarom gaat laden op de plekken waar het hem het beste uitkomt. Soms moet er gewoon geladen worden om verder te kunnen rijden, maar steeds vaker ook zal de keuze om te gaan laden afhangen van:

- Gemak, comfort en service: Zijn de laadplekken dichtbij de eindbestemming en makkelijk te vinden en makkelijk te bedienen? Staat de auto veilig en bijvoorbeeld overdekt? Is mijn auto wel volgeladen na mijn bezoek?
- Prijs: hoe duur is het opladen van de auto?
- Echt schone stroom: Is de stroom die in de auto geladen wordt wel echt schoon en groen? Is het bijvoorbeeld zichtbaar of duidelijk waar de stroom vandaan komt?

3. Prognoses laadinfrastructuur

Over Morgen heeft op basis van grote hoeveelheden data en GIS (Geografische informatie systemen) een prognose gemaakt van de aantallen elektrische auto's die de komende jaren zullen gaan rondrijden in Lansingerland én waar deze auto's in de openbare ruimte zullen willen gaan opladen.

3.1. Prognose behoefte aan openbare laadpalen voor 2020

De prognoses voor de behoefte aan openbare laadpalen voor 2020 zijn gebaseerd op een GIS-prognose elektrisch vervoer. Op basis van geografische informatie en data over het huidige en toekomstige potentieel aan elektrische rijders is een prognose ontwikkeld zodat de hoeveelheid en locatie van laadpalen op gefundeerde wijze kan plaatsvinden. De prognose laat de (toekomstige) behoefte aan laadinfrastructuur zien. De uitkomsten van de prognose zijn als volgt:

Behoefte aan openbare laadpalen gemeente Lansingerland in 2020: '

219

Figuur 3-1: Prognose behoefte aan openbare laadpalen gemeente Lansingerland in 2020

Deze prognose van 219[5] laadpalen is het resultaat van een optelsom van het aantal laadpalen dat wij per postcodegebied (postcode 5, betekent alle huizen met dezelfde vier cijfers en dezelfde beginletter in de postcode) voorspellen. In sommige postcode gebieden zijn openbare laadpalen niet nodig, bijvoorbeeld omdat alle woningen daar een privé parkeervoorziening hebben. In andere gebieden zijn juist veel laadpalen nodig, omdat daar naast bewoners ook veel forenzen of bezoekers gebruik maken van de openbare ruimte om te parkeren.

Waar is de prognose elektrisch vervoer op gebaseerd?

Het huidige en toekomstige aantal elektrische rijders is door ons in beeld gebracht met de Elektrisch Vervoer prognose. Op basis van diverse datasets (BAG, CBS, RDW, Geodan, Open Street Map, ESRI) en een continu verbeterd en gevalideerd rekenmodel (in samenwerking met de Hogeschool van Amsterdam) wordt het verwachte aantal elektrische auto's van inwoners, forenzen en bezoekers in 2020 geprognosticeerd. Deze verwachte vraag wordt geconfronteerd met het bestaande parkeerareaal per buurt (mate van publiek en of privaat parkeren). Hieruit ontstaat de vraag per gebruikersgroep die ook daadwerkelijk openbaar dient te laden. Op basis hiervan wordt de benodigde hoeveelheid openbare laadpalen bepaald, waarbij zoveel mogelijk dubbelgebruik tussen de gebruikers wordt nagestreefd.

De analyse vindt onder andere plaats op basis van gegevens over:

- Autobezit (RDW)
- Inkomen, gezinsopbouw, WOZ (CBS)

[5] In 2015 is een prognose uitgevoerd voor Lansingerland waaruit bleek dat er 275 openbare laadpalen benodigd zijn in 2020. Er zijn toen echter per ongeluk resultaten uit postcodegebieden van de gemeente Rotterdam meegenomen in de optelling voor Lansingerland waardoor de totale behoefte destijds groter uitviel. In de checks is dit destijds niet opgevallen, maar het kwam naar voren tijdens de actualisatie in 2017. In de nieuwe prognose is dit de totale behoefte bijgesteld naar 219.

- Grootte panden & kavel (BGT BAG)
- Data Points of interest (Google, Here, enz)
- Type werkgever & reisafstand (LISA)

In de prognose houden wij rekening met een aantal ontwikkelingen die invloed zullen hebben op het aantal elektrische auto's. Zo hebben wij verwerkt dat steeds meer mensen een 'deelauto' gebruiken. Ook hebben wij verwerkt dat er in de komende jaren een groeiende 2e hands markt wordt verwacht voor elektrische auto's. Dit maakt dat ook andere doelgroepen elektrisch zullen gaan rijden. Verder zijn onderzoeken naar de adaptatie van nieuwe technologieën verwerkt in de prognose. Onderzoek toont aan dat innovaties vaak door dezelfde bevolkingsgroepen eerst wordt omarmd, waarna er ook duidelijke groepen zijn die deze 'early adopters' een paar jaar later volgen. Tot slot is het van groot belang om te noemen dat wij er in onze prognose van uitgaan dat er vijf elektrische rijders (bewoners) van één laadpaal gebruik kunnen maken. Niet elke elektrische rijder hoeft namelijk elke dag te laden, dus 'dubbelgebruik' is zeker mogelijk.

3.2. Een doorkijk naar 2025

Het beleidsperspectief voor deze notitie is 2020. Het uitgangspunt bij werken aan laadinfrastructuur is dat alle inspanningen die gedaan worden op deze termijn ook op de lange termijn toekomstbestendig zijn. Om gevoel te krijgen bij de situatie van 2025 op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur is het interessant om de trends en ontwikkelingen op een rij te zetten zonder nadrukkelijk uitputtend te willen zijn.

3.2.1. Explosieve groei aan elektrische auto's en zero-emissie openbaar vervoer

Het elektrisch rijden groeit en blijft naar verwachting groeien. Zowel de adoptie in de landen om ons heen als de aangekondigde nieuwe productiefaciliteiten van de auto-industrie en accuproducenten laten zien dat elektrische motoren de toekomst hebben. Ook grotere voertuigen als bussen en vrachtwagens gaan de overstap naar zero-emissie maken, al gaat naar verwachting waterstof in dit segment nog een belangrijke rol spelen. Volgens een recent onderzoek van KPMG zijn er ook kansen voor personenvoertuigen op waterstof, die naast elektrische modellen kunnen bestaan. Er rijden in 2025 naar de doelstelling van de Rijksoverheid één miljoen elektrische voertuigen rond en ook dient vanaf 2025 al het busvervoer zero-emissie te zijn conform het overeengekomen convenant tussen alle betrokken partijen. Elektrische voertuigen zullen dus een aanzienlijk deel van het Nederlandse wagenpark vertegenwoordigen.

3.2.2 Grotere batterijen, veranderend laadgedrag

Een van de belangrijkste technologische drijfveren op dit moment is de capaciteit en de laadsnelheid van de batterij. De batterijtechnologie zit al sinds de opkomst van de smartphone in het begin van deze eeuw in een enorme groei en voorlopig lijkt daar geen einde in te komen door de toenemende vraag naar kleinere batterijen met een grotere batterijcapaciteit in allerhande producten. De batterijcapaciteit en dus ook actieradius van een elektrisch voertuig heeft effect op het laadgedrag van de berijders. Elektrische rijders die nu in een Tesla Model S rijden laden veel minder vaak dan hun evenknieën in een plug-in hybride voertuig (PHEV). Dit om de simpele reden dat ze veel verder kunnen rijden op één acculading en dus niet na elke rit aan de stekker hoeven. Dit betekent dat er dus relatief meer e-rijders gebruik kunnen maken van het bestaande laadnetwerk (en laadvermogens) en dat er per transactie meer stroom verkocht wordt. Door de grotere accu's en gewijzigde fiscale stimulering zal de rol van PHEV-voertuigen in het Nederlands wagenpark steeds kleiner worden, waardoor het laadgedrag dat we nu zien ook gaat veranderen. Wij verwachten dat er steeds minder

openbare laadpalen bij geplaatst hoeven te worden om in de pas te blijven met de groei van het aantal elektrische auto's. Hierdoor zal de efficiëntie van gebruik en de business case van de laadinfrastructuur groeien.

3.2.3. Een stabiel, lokaal én duurzaam energienet

Door grotere accu's en grotere adaptatie van elektrisch vervoer zal de rol van elektrische auto's in de energietransitie ook zichtbaarder worden. Behalve de groei van elektrisch vervoer, groeit ook de duurzame opwekking van stroom wereldwijd. De opwekking gebeurt in toenemende mate decentraal in plaats van centraal en het aanbod van zonne- en windenergie is minder te sturen dan in de huidige situatie met conventionele en grootschalige opwek (kolen- en gascentrales). Gezien het feit dat vraag naar energie traditioneel in de ochtend en avondpiek plaatsvindt, dient de energievoorziening slimmer te worden ingericht dan wel vraag en aanbod meer met elkaar in balans te worden gebracht. De tijdelijke opslag van energie (buffering) vormt daarmee één van de belangrijkste uitdagingen voor de wereldwijde energievoorziening van de toekomst. Accu's in elektrische auto's, thuisbatterijen en collectieve opslag op buurtniveau zorgen voor de gewenste stabiliteit van de energievoorziening. Voor deze stabiliteit is het tevens nodig dat de pieken van de maatschappelijke vraag naar energie op slimme wijze worden verkleind (peak shaving). Bijvoorbeeld door het opladen van elektrische auto's op het moment dat er een overschot is aan duurzame energie of een kleine vraag naar energie (tijdens de nacht).

3.2.4. Stekkerloos laden als mogelijk alternatief

Op dit moment laden alle elektrische voertuigen met een stekker aan een laadpaal en lijkt de pantograaf de standaard te gaan worden in het elektrisch busvervoer. Er wordt op dit moment ook geëxperimenteerd met inductieladen. Hierbij wordt de stroom niet overgedragen via (kabel)contact, maar met behulp van elektromagnetisme. Hoewel de eerste praktijkproeven aan de gang zijn (Rotterdam), verwachten wij dat het nog even duurt voordat dit commercieel wordt toegepast. Er zijn ook nog geen indicaties dat autofabrikanten al bezig zijn om inductieladen als standaard/ of optie in hun elektrische auto te verwerken. De majeure focus ligt namelijk op kostenreductie van de huidige laadstandaarden die nodig is voor marktopschaling. Ergens tussen 2020 en 2025 zal - na de benodigde standaardisaties - inductieladen voorzichtig zijn intrede gaan doen in de commerciële markt. Wij verwachten dat het in eerste instantie mogelijk een luxe product is voor de elektrische rijder die op privé terrein laadt.

3.2.5. Efficiënter gebruik van wegen- en laadnetwerk

In 2025 zal autonoom rijden ook een gebruikelijke optie vormen op snelwegen en andere wegen waar het autoverkeer vrijwel niet in aanraking komt met langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). De techniek is al beschikbaar in verschillende auto's (bijv. Tesla, Audi, Mercedes, BMW, Volvo) en zal naar verwachting vanaf 2020 standaard worden geleverd in nieuwe auto's in het midden- en hoge segment van de markt. Ook de connectiviteit van de auto's, de mate waarin informatie wordt gedeeld en ontvangen door auto's en infrastructuur, zal een enorme vlucht hebben genomen. Real-time verkeersinformatie, auto's die met elkaar in verbinding staan en zich op elkaar aanpassen, real time snelheidsadviezen in files, etc. zullen ervoor zorgen dat er efficiënter gebruik gemaakt kan worden van de huidige wegcapaciteit en beter inzicht geven in de beschikbaarheid van parkeerplekken en laadinfrastructuur.

Een aantal netbeheerders, samenwerkend onder de naam ElaadNL, gemeenten en een groot aantal marktpartijen werken samen in het Living Lab Smart Charging. Dit living lab bestaat uit een groot aantal openbare laadpalen in Nederland, die deelnemen in proeven om slimmer om te gaan met het tijdstip dat auto's geladen worden of de snelheid waarmee dat gebeurt. Zo kunnen we het aantal laadpalen in Nederland bijvoorbeeld laten toenemen, zonder dat er extreme investeringen gedaan hoeven te worden in het elektriciteitsnet. Een belangrijk proefproject in de regio Utrecht is WeDriveSolar van LomboXnet, waar elektrische deelauto's worden ingezet om energienetten in woonwijken in Utrecht te balanceren.

4. Conclusie

Elektrisch vervoer zit in de lift. In de nabije toekomst zal het aantal elektrische auto's toenemen en gaat een steeds grotere groep mensen elektrisch rijden. Voor gebruikers van elektrisch vervoer is een dekkend netwerk van laadinfrastructuur essentieel om van A naar B te komen. De verwachting is daarom dat in de toekomst de behoefte aan het laden in de openbare ruimte zal toenemen. Doormiddel van het accommoderen van een adequaat laadpaalnetwerk kan de gemeente de elektrisch rijder faciliteren.

In dit document zijn de ontwikkelingen rond elektrisch vervoer en laadinfrastructuur inzichtelijk gemaakt. De prognose die we gemaakt hebben voor Lansingerland voor het aantal openbare laadpunten voor 2020 is gebaseerd op een GIS-analyse elektrisch vervoer. Op basis van geografische informatie en data over het huidige en toekomstige potentieel aan elektrische rijders (inwoners, bezoekers en forenzen) is een prognose ontwikkeld zodat de hoeveelheid en locatie van laadpalen op gefundeerde wijze kan plaatsvinden. De prognose is de (toekomstige) behoefte aan laadinfrastructuur.

De ontwikkelingen in de markt, Rijksbeleid en de prognose van Over Morgen zijn in onze optiek de bouwstenen voor gemeentelijk beleid voor (openbare) laadpalen. Het ontwikkelen van een beleidsstrategie ten aanzien van laadinfrastructuur heeft als voordeel dat de gemeente kan inspelen op de toekomstige vraag naar laadinfrastructuur en daarnaast inzicht heeft in de behoefte van bezoekers en forenzen.

Het ontwikkelen van een strategie biedt daarnaast de mogelijkheid om locaties te duiden die geschikt zijn voor het plaatsen van openbare laadpalen. Deze aanpak voorkomt de wildgroei van laadpalen in de openbare ruimte en versnelt het aanvraagproces. Het duiden van geschikte locaties heeft Over Morgen in overleg met de gemeente Lansingerland al voorbereid. Er is reeds een 'Plankaart Openbare Laadinfrastructuur (POL)' gemaakt, die de meest geschikte plekken voor openbare laadpunten in beeld heeft gebracht op basis van de vraagverwachting en de ruimtelijke geschiktheid per gebied. Deze plankaart wordt als beleidskader gebruikt voor zowel het op aanvraag als zonder aanvraag (strategisch) plaatsen van een openbare laadpaal.

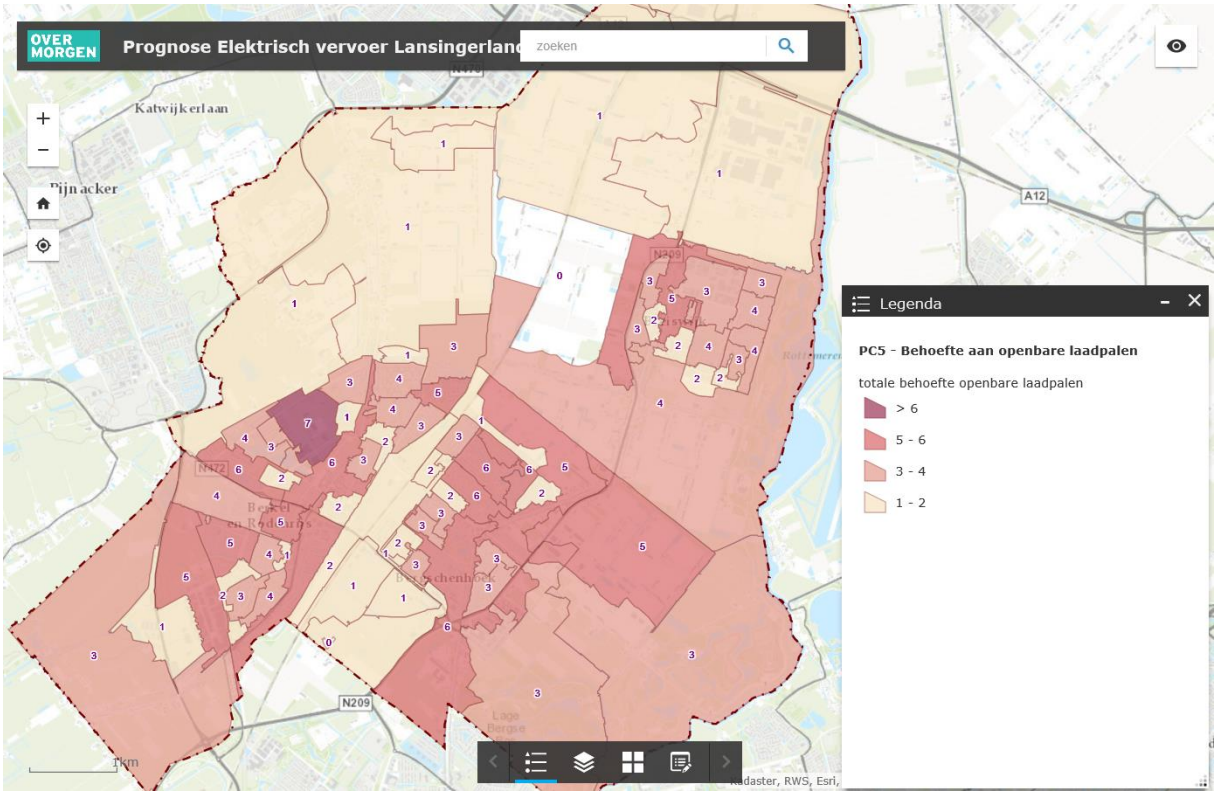
Bijlage 1: Prognose cijfers

De onderstaande figuur staan de cijfers op basis waarvan de prognose voor het aantal laadpalen in de openbare ruimte is bepaald. De prognose is bepaald op basis van een geografische data analyse. De laatste rij betreft de onafgeronde cijfers die de behoefte aan laadpalen in de gemeente weergeven. In de rijen erboven staat het aantal elektrische auto's per doelgroep en het verwachte aantal elektrische auto's dat is aangewezen op openbare laadpunten. Deze cijfers zijn ook weer te geven in een online-kaart. Op deze kaart is de prognose op pandniveau en op postcode-5 gebied weerggeven per doelgroep. Hierbij wordt uitgegaan van meervoudig gebruik van de openbare laadvoorziening, waarbij meerdere bewoners, forenzen en bezoekers in hetzelfde postcode-5 gebied gebruik maken van een laadpaal. Een voorbeeld van deze kaart is te zien in figuur 5-2.

Tabel 5-1: Onderbouwing prognose

	Lansingerland
Aantal elektrische auto's bewoners	1043
Aantal elektrische auto's bezoekers	133
Aantal elektrische auto's forenzen	205
Totaal (gem per dag)	**1381**
Aantal elektrische auto's bewoners openbare ruimte	792
Aantal elektrische auto's forenzen openbare ruimte	103
Totaal (gem. per dag)	**895**
Behoefte aan openbare laadpalen	**219**

Figuur 5.2 Visualisatie resultaat in GIS



Discussienotitie openbaar laden in Lansingerland

1 Inleiding

Landelijk
Duurzaamheid staat hoog op de landelijke (politieke) agenda. Nederland gebruikt namelijk steeds meer energie en de gasvoorraad raakt op. Dat betekent onder meer dat vervoer en verwarming op andere energiebronnen moeten overgaan. Daar moet Nederland nu al op inspelen. Daarnaast wil Nederland in 2050 geen CO^2 meer uitstoten. Daarom neemt de Rijksoverheid maatregelen om de hoeveelheid duurzame energie te verhogen. En om slimmer om te gaan met energie en energie te besparen. Met het uitvoeren van duurzame maatregelen wil de Rijksoverheid de mens (people), het milieu (planet) en de economie (profit) meer met elkaar in evenwicht brengen. Bedrijven, overheden, maatschappelijke instanties en individuen beseffen tegenwoordig steeds vaker dat duurzaam wonen, leven en werken nodig is om de aarde in de toekomst leefbaar te houden. Ook op gemeentelijk niveau dragen wij daaraan bij.

Lokaal
In maart 2015 stelde de raad de startnotitie 'Realistisch Duurzaam' vast, die het college vertaalde in het actieprogramma 'Realistisch duurzaam'. Daarmee willen we Lansingerland de komende jaren ontwikkelen tot een duurzame en energieneutrale gemeente met een klimaatbestendig, leefbaar en gezond bedrijfsleven. Het actieprogramma Realistisch Duurzaam bestaat uit drie programmalijnen:
Programma 1: Aansluiten bij ontwikkelingen ("buiten")
Programma 2: Zelf actief meedoen ("binnen")
Programma 3: Nieuwe stromen ("energietransitie")
Een onderdeel van het Actieprogramma is het project elektrisch opladen.

Project elektrisch opladen
Het doel van het project elektrisch opladen is het realiseren van meer openbare en particuliere laadpalen in de gemeente om tegemoet te komen aan de groeiende behoefte van onze inwoners en bedrijven en ter vermindering van de CO^2 uitstoot. Door de plaatsing van laadpalen te faciliteren, stimuleren we het elektrisch vervoer, verminderen we de uitstoot van CO^2, reduceren we geluidhinder door autoverkeer en worden we minder afhankelijk van fossiele grondstoffen. Het is daarom een project met raakvlakken tussen alle drie de programmalijnen. Het is tevens één van onze prioriteiten binnen het Actieprogramma in de jaren 2017 en 2018. In de jaren 2015 en 2016 hebben wij enkele eerste ervaringen opgedaan met de plaatsing van openbare laadpalen. Het is nu wenselijk om aan de hand van een door de raad vastgesteld kader de resterende opgave in de komende jaren te realiseren.

Afbakening
Om de raad inzicht te geven in de diverse keuzemogelijkheden stelden wij deze discussienotitie op. In deze notitie gaan we in op verschillende aspecten van elektrisch opladen. Wij bakenen het onderwerp af door te spreken over *openbare* laadpalen. Particuliere laadpalen en bedrijfsmatige laadpalen die op eigen terrein staan, hebben geen bemoeienis van de gemeente. Wel gaan we kort in op het fenomeen Verlengde Particuliere Aansluiting omdat dit een mix is tussen een particuliere laadpaal op openbaar terrein. Wij maken een onderscheid tussen vraaggestuurde openbare laadpalen en strategische openbare laadpalen. Vraaggestuurde openbare laadpalen zijn laadpalen die geplaatst zijn naar aanleiding van een individuele aanvraag van een inwoner. Een strategische openbare laadpaal is een openbare laadpaal op een plaats waar de gemeente het belangrijk vindt om een openbare laadpaal te hebben, zoals bij een parkeergarage of een groot parkeerterrein.

Uitvoeringskader
Binnen het door de raad vastgestelde beleidskader werkt het college aan de hand van een uitvoeringskader aan de realisatie van een toekomstbestendige infrastructuur voor openbaar laden. Dit uitvoeringskader voegden wij ter volledigheid aan de raadsdiscussie toe.

Leeswijzer
We beschrijven en onderbouwen eerst de doelstelling ten aanzien van de openbare laadpalen. Daarna geven we aan wat de huidige situatie is. Vervolgens beschrijven we wat er nodig is om het doel te bereiken. Daarna behandelen we enkele overige, relevante, aspecten. We sluiten af met een paragraaf waarin we onderbouwen welk budget er nodig is om het doel te bereiken.

Tot slot
Wij realiseren ons dat op het terrein van elektrische auto's en laadfaciliteiten er sprake is van een continue ontwikkeling. Dit kader richt zich dan ook alleen op de komende drie tot vier jaar. Wij actualiseren het kader en/of de uitvoeringsafspraken als er sprake is van ingrijpende (technologische-) ontwikkelingen of een sterk gewijzigde vraag en leggen het dan opnieuw voor aan de raad respectievelijk het college. In ieder geval evalueren we eind 2018 onze werkwijze en de voortgang van de resultaten.

2 Doelstelling

De groei zet door
De afgelopen jaren is het aantal elektrische voertuigen in Nederland sterk toegenomen. De Rijksoverheid heeft als doelstelling opgenomen dat er in 2020 in Nederland 200.000 elektrische voertuigen rijden en 1 miljoen in 2050. In de brandstofvisie, als uitwerking van het Energieakkoord, is zelfs de ambitie opgenomen dat in 2025 alle nieuw verkochte auto's in Nederland zero-emissie zijn met een elektrische aandrijving.

In 2015 heeft het adviesbureau Over Morgen, in opdracht van de MRDH, een prognose voor het elektrisch vervoer in 2020 opgesteld. Hieruit blijkt dat Lansingerland 275 openbare laadpalen in 2020 gerealiseerd moet hebben om aan de vraag van elektrisch vervoer te kunnen voldoen. De onderbouwing van deze prognose heeft u per mail van ons ontvangen op 21 juni 2016.

Met de recente technologische ontwikkelingen en mediaberichten over stagnerende verkoop van elektrische auto's, vroegen wij aan bureau Over Morgen om te reflecteren op de prognose uit 2015. Zij stellen de prognose bij naar 219 openbare laadpalen in 2020, als gevolg van een administratieve fout in de berekening van 2015. In hun advies gaan ze ook in op de ontwikkelingen in technologie. Het advies van Bureau Over Morgen is als bijlage toegevoegd.

De 219 openbare laadpalen zijn de totale opgave. Wij zien uit onze ervaringen van de afgelopen jaren dat een deel hiervan vraaggestuurde openbare laadpalen zijn en een ander deel strategische openbare laadpalen betreffen. Wij verwachten dat we met 169 vraaggestuurde openbare laadpalen en 50 strategische openbare laadpalen een toekomstbestendige infrastructuur voor elektrisch laden realiseren.

Omdat uit onze ervaringen in 2015 en 2016 blijkt dat er veel tijd gepaard gaat met de daadwerkelijke plaatsing van een laadpaal (als gevolg van een zorgvuldig traject van locatie bepaling, zienswijze termijnen bij een Verkeersbesluit en een hoge werkvoorraad bij de aannemer en/of de netbeheerder) verwachten wij deze doelstelling gefaseerd te bereiken. Wij zijn hierbij wel afhankelijk van een aantal externe partners waarbij we weinig tot geen invloed hebben op hun planning.

Eind 2018 heeft Lansingerland 75 openbare laadpalen, waarvan 50 vraaggestuurd en 25 strategisch. Eind 2020 heeft Lansingerland 150 openbare laadpalen, waarvan 100 vraaggestuurd en 50 strategisch. Eind 2022 heeft Lansingerland 219 openbare laadpalen, waarvan 169 vraaggestuurd en 50 strategisch.

3. Huidige situatie

Vraag gestuurde aanvragen
Vraaggestuurde aanvragen zijn, zoals al aangegeven, aanvragen die door individuele inwoners gedaan worden en waarbij men geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein met een particuliere laadpaal te laden. Op dit moment hebben wij in Lansingerland negen vraaggestuurde openbare laadpalen. Er zijn 19 aanvragen van inwoners in behandeling, waarvan de meesten in de fase zitten waarop men wacht op de netbeheerder die de laadpaal aansluit op het netwerk.

Strategische laadpalen
Strategische laadpalen zijn, zoals al aangegeven, openbare laadpalen op locaties waar geen individuele aanvrager aan te koppelen is. Denk daarbij bijvoorbeeld aan parkeerplaatsen bij randstadrail-, bus- en treinvervoer. Zo zijn we momenteel in gesprek met de projectorganisatie van het station Lansingerland-Zoetermeer om te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om strategische openbare laadpalen te plaatsen. Op dit moment hebben wij tien openbare laadpalen staan op strategische locaties (parkeerterrein bij Berkel Centrum, parkeerterrein bij zwembad de Windas in Bergschenhoek, parkeerterrein Wilhelminaplein in Bleiswijk, parkeergarage RandstadRailhalte Berkel Westpolder en parkeerterrein gemeentehuis).

Er zijn op dit moment 19 openbare laadpalen in Lansingerland, waarvan 9 vraaggestuurde openbare laadpalen zijn en 10 strategische openbare laadpalen zijn.

3. Wat is nodig om het doel te bereiken?

Een antwoord op deze vraag vereist een antwoord op twee subvragen:
3a. Hoe voorzien we in de behoefte aan vraaggestuurde openbare laadpalen?
3b. Hoe voorzien we in de behoefte aan openbare laadpalen op strategische locaties?

3a. De vraaggestuurde aanvragen
Er zijn drie verschillende modellen om te voldoen aan de behoefte naar vraaggestuurde openbare laadpalen, namelijk het vergunningenmodel, het concessiemodel en het opdrachtenmodel. We lichten ze hieronder toe.

Opdrachtenmodel
In het opdrachtenmodel koopt de gemeente de openbare laadpalen en exploiteert ze zelf. Dit betekent dat de gemeente eigenaar is van de palen en dus ook de volledige investering en de daarbij behorende exploitatierisico's draagt. In dit model zijn de gemeentelijke kosten erg hoog en is er geen sprake van marktwerking.

Concessiemodel
Het primaire uitgangspunt van het concessiemodel is dat één of enkele partijen het exploitatierecht verkrijgen voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen in de openbare ruimte. Deze partijen worden geselecteerd via een (Europese) aanbestedingsprocedure.

In 2016 hebben wij, op basis van collegebesluit BW1600109, met dit model ervaring opgedaan door, net als 16 andere gemeenten in de MRDH regio en de gemeente Gouda, aan te sluiten bij de concessie die de gemeente Rotterdam verleent. De gemeente Rotterdam verleende in het najaar van 2016 de concessie aan de firma Engie. Lansingerland kon, binnen het toen beschikbare budget, voor dertig vraaggestuurde openbare laadpalen meedoen in de concessie. Omdat de concessie financieel erg voordelig voor de

deelnemende gemeenten uitviel, bestaan de gemeentelijke kosten uit het nemen van het verkeerbesluit en een bijdrage aan de concessiemanager. Het laadtarief is in gezamenlijkheid tussen de deelnemende gemeenten bepaald en als uitgangspunt bij het aanbesteden van de concessie gebruikt.

Vergunningenmodel
Het primaire uitgangspunt van het vergunningenmodel is dat elke partij die aan de door de gemeente opgestelde uitvoeringsafspraken voldoet, toestemming krijgt (via een vergunning of soms via een overeenkomst) om openbare laadpalen te plaatsen, beheren en exploiteren.

In 2016 hebben wij, op basis van collegebesluit BW1600109, met dit model ervaring opgedaan door een overeenkomst met de firma Allego te sluiten. Met deze overeenkomst gaven wij verkeerbesluiten af tot een maximum van twintig openbare laadpalen. Kern van de overeenkomst is dat Allego, niet exclusief, de laadpalen financiert en exploiteert (dus ook het laadtarief vaststelt) en dat de gemeentelijke kosten bestaan uit de te nemen verkeersbesluiten en het inrichten van de parkeervakken (bebording en belijning).

Overzicht van de verschillen tussen de drie modellen:

Criteria	**Opdrachtenmodel**	**Huidig concessiemodel/Engie**	**Huidig vergunningenmodel/Allego**
Kosten laadpaal	€ 3.000 tot € 3.500	€ 3.000 tot € 3.500	€ 3.000 tot € 3.500
Bijdrage marktpartij	Geen	De kosten worden verdeeld tussen concessiehouder en concessienemer.	Marktpartij betaalt de laadpaal
Investering gemeente	€ 3.000 tot 3.500, evt. minder indien subsidie beschikbaar is. En verkeerbesluit en inrichting parkeervak.	Verkeersbesluit en jaarlijkse bijdrage van € 3.500 aan de gezamenlijke concessiemanager.	Verkeersbesluit en bebording en belijning parkeervak
Locatiekeuze	Definitieve keuze bij gemeente	Definitieve keuze bij gemeente	Definitieve keuze bij gemeente
Loketfunctie voor inwoners en betrokken partijen (aannemer, netbeheerder)	Bij gemeente	Bij concessiehouder	Bij marktpartij
Kwaliteitsborging openbare ruimte	Uniforme laadpaal	Laadpaal van de concessiehouder	Laadpaal van marktpartij
Prijs aan de paal en invloed daarop	Bv € 0,28 excl. BTW. Gemeente bepaalt het tarief.	€ 0,26 excl. BTW € 0,30 incl. BTW Gemeente heeft beperkte invloed	Starttarief € 0,50 en € 0,33 excl. BTW (Start-tarief € 0,60 en € 0,40 incl. BTW). Gemeente heeft geen invloed.
Looptijd	Zelf te onderhandelen	8 jaar	10 jaar
Ruimte voor innovatie	Geïnitieerd door gemeente	Ruimte voor pilots en investeringen vanuit zowel de concessie-houder als de gemeente	Marktpartij bepaalt zelf de mate van innovatie

Aanpak na contractperiode	Mogelijkheid tot verkopen of verhuren van laadpalen indien gewenst.	Na 8 jaar laadnetwerk continueren, actualiseren, verhuren, verkopen/ veilen of verwijderen	Na 10 jaar contract stilzwijgend verlengen of laadpalen verwijderen
Planning	Eigen aanbesteding starten.	Het afgesloten raamcontract kan op basis van de huidige afspraken naadloos gecontinueerd worden.	Afgerond. Alle 20 aanvragen zijn in behandeling of gerealiseerd. Bij keuze voor dit model moeten we zoeken naar een of meerdere nieuwe marktpartijen. Dit kan pas vanaf 2018 ivm de exclusiviteit van de lopende concessie met Engie.

Omdat er in het opdrachtmodel sprake is van hoge gemeentelijke kosten en geen marktwerking, heeft dit model niet onze voorkeur.
In het vergunningenmodel blijkt dat de marktpartij hogere laadtarieven rekent voor de gebruikers om zo de businesscase rendabel te maken en de financiële risico's te verkleinen. De keuze voor het vergunningenmodel kan ook leiden tot een diffuus straatbeeld omdat dan verschillende marktpartijen hun eigen openbare laadpalen plaatsen.
Het concessiemodel heeft een goede mix tussen marktwerking en lage kosten voor de gemeente. De firma Engie won het concessietraject met een voor de deelnemende gemeenten zeer financieel gunstig gevolg, namelijk geen investeringskosten voor de laadpalen. De laadtarieven voor inwoners zijn acceptabel en we maken gebruik van schaalvoordeel omdat 18 gemeenten, onder regie van de gemeente Rotterdam, participeren in deze concessie.

Om te voldoen aan de vraaggestuurde behoefte aan openbare laadpalen is het continueren van het concessiemodel de beste keuze.

3b. Openbare laadpalen op strategische locaties
Er blijkt ook behoefte te zijn om op een aantal strategische locaties openbare laadpalen te gebruiken. Het te bouwen station Lansingerland-Zoetermeer is daar een mooi voorbeeld van. Ook m.b.t. parkeergarages ontvangen wij vragen van inwoners of er elektrische laadpalen komen. In deze gevallen is een actieve, regie nemende, houding van de gemeente noodzakelijk om tot realisatie te komen. Daarbij is maatwerk en soms experimenteer ruimte nodig. Want op een parkeerterrein waar je relatief kort verblijft, bijvoorbeeld bij het winkelcentrum, kan een snellader veel nuttiger zijn dan een gewone lader. Of op een parkeerterrein als bij station Lansingerland-Zoetermeer kan het veel handiger zijn om laadpleinen te realiseren (dat is één openbare laadpaal met 4 aansluitingen). Ook bij het anticiperen op openbare laadpalen in nieuwbouwgebieden (daar is immers nog geen sprake van vraaggestuurde openbare laadpalen) is een actieve regie van de gemeente noodzakelijk door het aanleggen van een infrastructuur. De concessiehouder is bereid om tegen een redelijke gemeentelijke investering ook op strategische locaties openbare laadpalen te plaatsen. De kosten per laadpaal zijn dan afhankelijk van het type lader dat wij kiezen in de specifieke situatie. Dit is een ontwikkeling die wij ook zien in de andere deelnemende gemeenten.
Om te voorzien in deze behoefte vragen wij om een investeringsbudget van € 150.000,-. Met dit bedrag verwachten wij te kunnen voldoen aan de behoefte aan openbare laadpalen op strategische locaties.

Met de toekenning van een investeringsbudget van € 150.000 komen wij tegemoet aan de behoefte aan openbare laadpalen op strategische locaties. De plaatsing van deze palen is uiterlijk 2020 afgerond.

4. Overige relevante aspecten

Parkeerdruk
In alle varianten is een verkeersbesluit een harde randvoorwaarde voor het plaatsen van een openbare laadpaal. Zonder een verkeersbesluit, en bijbehorende bebording en belijning, is het voor een bedrijf niet rendabel om een openbare laadpaal te plaatsen. De parkeerdruk is in de ene wijk hoger dan in de andere wijk. Daarom is het bepalen van de locatie voor een openbare laadpaal ook altijd een maatwerk-beslissing en ligt de eindbeslissing daarover bij de gemeente. Bij de prognose die Bureau Over Morgen afgegeven heeft, én bij de plankaart in GIS voor vraaggestuurde openbare laadpalen, is al rekening gehouden met de parkeerdruk in sommige wijken.

Een verkeersbesluit is nooit op persoonlijke titel of alleen voor één specifieke elektrische auto. Het enige wat met een verkeersbesluit bereikt wordt, is dat de betreffende parkeerplaats alleen gebruikt mag worden voor elektrisch laden.

Wij voorzien een transitieperiode. Er blijven namelijk evenveel auto's en evenveel parkeerplaatsen in een bepaalde wijk aanwezig, alleen verandert de verhouding tussen elektrische auto's en auto's op fossiele brandstof. In deze transitie periode wordt de parkeerdruk in sommige wijken hoger als gevolg van het toewijzen van een elektrisch parkeervak. Over enige tijd is de parkeerdruk in een wijk net zo hoog als nu, alleen zijn er dan meer elektrische auto's dan auto's op fossiele brandstof.

Handhaving
Het nemen van een verkeersbesluit impliceert ook dat handhaving (door Boa's) mogelijk is. In het managen van de verwachtingen is het goed om aan te geven dat de Boa's niet altijd op alle overtredingen in de gemeente handhaven, maar dat zij werken conform de handhavingsmatrix. In deze matrix stelt de raad prioriteiten vast op basis van behoefte en beschikbare capaciteit. Wij nemen de handhaving op dit onderwerp mee in de actualisatie van de handhavingsmatrix, maar verwachten dat deze geen hoge prioriteit krijgt, tenzij de veiligheid in het geding is.

Innovatie stimuleren
Naast de al bekende reguliere oplaadpalen komen ook andere vormen van opladen in beeld. Dit zijn bijvoorbeeld nieuwe innovaties die getest dienen te worden in de openbare ruimte. Wij staan, binnen redelijke kaders als tijd- en geldinvestering, positief tegenover het experimenteren met nieuwe vormen van laden, omdat dit de ontwikkeling van het elektrisch rijden kan bevorderen en een economische spin-off kan genereren.

Meer ruimte voor burgers en bedrijven
Naast het opladen op eigen terrein stellen wij inwoners ook in de gelegenheid om bij te dragen aan laadoplossingen in de openbare ruimte. Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van een Verlengd Private Aansluiting (VPA). Bij een VPA wordt een openbare laadpaal aangesloten op een bestaande netaan-sluiting. Dit kan ook de aansluiting van een burger of bedrijf zijn. Hoewel wij in de praktijk bij inwoners en bedrijven hier nog weinig tot geen behoefte aan ervaren, willen wij de mogelijkheid niet op voorhand uitsluiten. Daarom hebben we in het uitvoeringskader ook de afspraken met betrekking tot VPA opgenomen.

5. Financiën

Ervan uitgaande dat de raad instemt met het continueren van de concessie betekent dit financieel het volgende.

Kosten gemeente	**Vraaggestuurde openbare laadpalen (uitgaande van 150 stuks)**	**Strategische openbare laadpalen (uitgaande van 50 stuks)**
Procesmanager	€ 3.500,- (jaarlijks)	Ambtelijke inzet
Investeringskosten	Geen	Circa € 125.000 (eenmalig)
Inrichting parkeervak	Geen	Circa € 25.000 (eenmalig)
Ambtelijke uren	Binnen reguliere begroting opgenomen	Binnen reguliere begroting opgenomen
Totaal	**€ 3.500,-**	**€ 150.000**
Dekking	**Actieprogramma Realistisch Duurzaam**	**Investeringsbudget**

Toelichting:
We betalen, samen met de andere deelnemende gemeenten, een bijdrage aan de kosten voor de concessiemanager, zijnde een jaarlijks bedrag van € 3.500,-. De dekking van dit bedrag ligt in het jaarlijkse budget voor Duurzaamheid.
De kosten voor de ambtelijke inzet voor het begeleiden van de aanvraag en het nemen van het verkeers-besluit zijn opgenomen in de bestaande begroting.
De kosten voor het plaatsen van openbare laadpalen op strategische locaties schatten wij in op maximaal € 150.000,- waarbij de exploitatielasten op basis van de bestaande afschrijvingstermijnen jaarlijks € 20.000 bedragen. Omdat in de meerjarenbegroting al rekening was gehouden met de toekenning van een investeringsbudget van € 300.000 en een daarbij behorende exploitatielast van € 40.000, betekent dit dat er jaarlijks € 20.000 kan vrijvallen.

GEMEENTE Lansingerland

Uitvoeringskader Openbaar Laden Lansingerland

Afdeling: Team Veiligheid en APV

Versienummer: 1.0

Datum: 13 februari 2017

Corsanummer: T17.02159

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
2 Uitgangspunten plaatsing laadinfrastructuur 3
2.1 Normale lader is uitgangspunt 3
2.2 Laden op eigen terrein is uitgangspunt 3
2.3 Openbare laadpalen 4
2.4 Snelladers 4
2.5 Groene stroom is het uitgangspunt 5
3 Uitwerking openbare laadinfrastructuur 5
3.1 Aanvraag- en realisatieproces 5
3.2 Aanvraag laadpaal 6
3.2.1 Indienen van een aanvraag 6
3.2.2 In behandeling nemen van een aanvraag 6
3.3 Locatie oplaadpaal 7
3.3.1 Eisen aan de locatie 7
3.3.2 Uitgangspunten oplaadlocatie 9
3.4 Nemen van een verkeersbesluit 10
3.5 Plaatsen, aansluiten en in gebruik stellen van laadpaal 10
4 Uitwerking Verlengd Private Aansluiting (VPA) 10
4.1 Vorm VPA 10
4.2 Voorwaarden 10
5 Snelladers 11
Bijlage 1 Definities 13

1 Inleiding

Het adviesbureau Overmorgen stelde in 2015 een prognose voor het elektrisch vervoer in 2020 op; hieruit blijkt dat Lansingerland in 2020 275 laadpalen in de openbare ruimte gerealiseerd moet hebben om aan de vraag naar elektrisch vervoer te voldoen.

Omdat Lansingerland een grote opgave op dit vlak heeft, besloot het college in 2016 om voor de korte termijn een overeenkomst met Allego af te sluiten voor het plaatsen van 20 openbare laadpalen. Voor de langere termijn koos het college ervoor om aan te sluiten bij de concessie openbaar laden van de gemeente Rotterdam.

In 2016 deden we ervaring op met de uitvoering van beide overeenkomsten. Deze ervaringen bundelden we en de in de praktijk gemaakte afspraken leggen we nu formeel vast in dit document.

Leeswijzer
In dit document beschrijven we de kaders voor de daadwerkelijke realisatie van de laadinfrastructuur. In hoofdstuk 2 gaan we in op de uitgangspunten voor de plaatsing van laadinfrastructuur. Hoofdstuk 3 beschrijft op hoofdlijnen het aanvraag- en realisatieproces en geeft de toetsingscriteria waaraan we een aanvraag om een laadpaal en de locatie van een laadpaal beoordelen. Hoofdstuk 4 beschrijft de verlengd private aansluiting. Tot slot gaan we in hoofdstuk 5 in op de snelladers en onze rol bij het realiseren daarvan.

2 Uitgangspunten plaatsing laadinfrastructuur

2.1 Normale lader is uitgangspunt

De belangrijkste laadvoorzieningen zijn momenteel de normale lader (laadpaal) en de snellader. Het uitgangspunt voor uitbreiding van de laadinfrastructuur in de openbare ruimte is de normale lader. Hieronder wordt een laadvermogen verstaan tussen 3,7 en 11 kWh, afhankelijk van het type auto en tijdstip. Dit uitgangspunt is gebaseerd op een aantal ervaringen.

Zo leert de praktijk dat elektrische rijders vooral laden wanneer de auto thuis of op het werk geparkeerd staat. Om elektrisch rijden optimaal te stimuleren is het van belang om daarbij aan te sluiten.
Het is op dit moment voor de accu's van elektrische auto's beter om langzaam geladen te worden dan snel. De levensduur van de accu wordt hiermee verlengd.

Mits goed ruimtelijk ingepast, is de druk op de buitenruimte minder doordat we geen separate gronden beschikbaar hoeven te stellen voor plaatsing van snellaadstations (met bijbehorende vakken en weg-infrastructuur). Bij normale laders maken we immers gebruik van bestaande parkeervakken.
Bij normale laders in het algemeen en laadpleinen in het bijzonder, bestaat de mogelijkheid om de laadsnelheid en –tijdstip aan te passen aan de beschikbare capaciteit op het netwerk en aanbod van stroom (stroomprijzen).

2.2 Laden op eigen terrein is uitgangspunt

Het uitgangspunt is dat het laden van elektrische auto's primair op eigen terrein moet plaatsvinden. Dit is ook de meest eenvoudige en goedkoopste oplossing. Laden op eigen terrein geeft namelijk de zekerheid van een laadplek en de aansluiting van het laadpunt op de eigen meterkast zorgt voor een goedkoper laadtarief, zeker wanneer de eigenaar de mogelijkheid heeft om de stroom van eigen zonnepanelen te gebruiken.

Plaatsing van oplaadpalen op eigen terrein valt onder de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, individueel of verenigd in een Vereniging van Eigenaren (VVE). De gemeente heeft daar geen zeggenschap over. Wanneer men op eigen terrein kan parkeren, plaatst de gemeente geen oplaadpunten in de openbare ruimte. Dit om te voorkomen dat parkeren op eigen terrein verschuift naar openbaar terrein.

Het merendeel van de woningen beschikt echter niet over eigen terrein waar de inwoner de elektrische auto kan parkeren en laden. Voor het parkeren en laden is de e-rijder daardoor aangewezen op een parkeerplek in de openbare ruimte. De gemeente is, als beheerder en eigenaar van de openbare ruimte, verantwoordelijk voor de objecten in de openbare ruimte en daarmee ook voor het al dan niet realiseren van oplaadobjecten in die ruimte.

2.3 Openbare laadpalen

Plaatsing van openbare oplaadpalen kan plaatsvinden door:

1. De gemeente in de openbare ruimte en in gemeentelijke parkeergarages
2. Bedrijven in semi openbaar gebied (openbaar toegankelijk privé terrein)
3. Burgers en bedrijven in de openbare ruimte

1. Realisatie oplaadpunten door de gemeente

De gemeente startte vorig jaar met het (laten) realiseren van openbare laadpalen. Openbare laadpalen zijn laadpalen in de openbare ruimte die door een ieder met een elektrische auto te gebruiken zijn.
We onderscheiden daarbij twee soorten openbare laadpalen:

- Vraaggestuurde laadpalen: dit zijn laadpalen die aangevraagd zijn door individuele inwoners die in het bezit zijn van een full electric of hybride voertuig.
- Strategische laadpalen: dit zijn openbare laadpalen op locaties waar geen individuele aanvrager aan te koppelen is, maar waar we als gemeente wel behoefte aan laadpalen verwachten.

2. Realisatie door bedrijven in semi openbaar gebied (privé terrein)

Bedrijven kunnen op openbaar toegankelijk privé terrein laadpalen plaatsen. Dit past in het gemeentelijk beleid om meer elektrisch rijden te stimuleren.

3. Realisatie door burgers en bedrijven in de openbare ruimte

Wanneer rijders geen gelegenheid hebben om op eigen terrein een laadpunt te realiseren, kunnen zij een aanvraag indienen om openbaar te kunnen laden. In enkele gevallen biedt dit geen optimale oplossing of wil de rijder zelf een laadvoorziening creëren. In dat geval kan de rijder ervoor kiezen om, onder bepaalde voorwaarden, zelf een oplaadpunt op straat te realiseren: een verlengd private aansluiting. Met name in buurten met een lage parkeerdruk en lage laadbehoefte kan dit een oplossing bieden. Daarbij dient het oplaadpunt praktisch inpasbaar te zijn en de afstand tot de huisaansluiting klein. De rijder maakt hiervoor kosten, maar verdient dit terug door een lagere kWh prijs en heeft de mogelijkheid om de stroom van eigen zonnepanelen te gebruiken.

De kaders voor een verlengd private aansluiting zijn uitgewerkt in hoofdstuk 4.

2.4 Snelladers

De basis van het laadkader is de normaal-lader. Voor specifieke doelen kan de snellader een aanvullende rol hebben in het aanbod van laadfaciliteiten. Deze doelen lichten we hieronder toe.

Bijladen onderweg
EV-rijders die een grotere afstand af willen leggen dan de accucapaciteit mogelijk maakt, dienen onderweg te kunnen 'bijladen'. Hiervoor is een snellader het ideale instrument. Ook voor het voorkomen van de zogenaamde 'range anxiety' is dit belangrijk; het biedt de mogelijkheid om in voorkomende gevallen de accu bij te laden zodat de eindbestemming altijd gehaald kan worden.

Back Up bij onvoldoende beschikbaarheid van normaal laders
Het kan voorkomen dat in gebieden binnen de gemeentegrenzen er onvoldoende 'normale' laadpalen aangeboden worden om aan de vraag van EV-rijders te voldoen. In deze gevallen kan een snellader uitkomst bieden omdat op deze wijze een grotere groep EV-rijders met één laadfaciliteit te bedienen is.

Stimuleren veelrijders
Bepaalde groepen veelrijders, zoals bijvoorbeeld taxi's en bestelverkeer, kunnen alleen overstappen op elektrische voertuigen als zij tijdens hun werk kunnen bijladen. Dit kan op de 'thuislocatie' van de werkgever (bij het bedrijfspand) of daar waar het werk veelvuldig wordt uitgevoerd. Te denken valt bijvoorbeeld aan de centra van de kernen of bedrijfsterreinen.

Strategische locaties
Strategische locaties zijn locaties waar we wel een behoefte aan openbare laadpalen verwachten, maar waar geen individuele aanvrager aan te koppelen is. Denk hierbij aan grote parkeerterreinen bij vervoersknooppunten of centrumgebieden. In gebieden waar inwoners maar kort verblijven, bijvoorbeeld winkelcentra, kan een snellader dan uitkomst bieden.

De kaders voor de realisatie van snelladers zijn uitgewerkt in hoofdstuk 5.

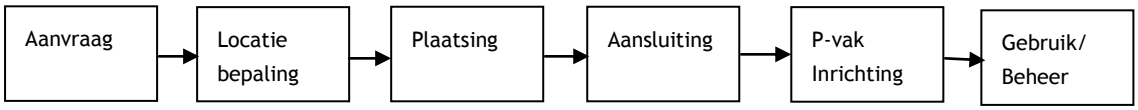
2.5 Groene stroom is het uitgangspunt

Voor alle oplaadpalen op gemeentelijke gronden (normale laders en snelladers) wordt het gebruik van groene stroom als voorwaarde gesteld. Hierdoor stimuleren we verduurzaming van zowel de auto als de bron.

3 Uitwerking openbare laadinfrastructuur

3.1 Aanvraag- en realisatieproces

Het aanvraag- en realisatieproces is onder te verdelen in een aantal fases. De werkzaamheden leggen we zoveel mogelijk bij de concessiehouder (dat is de leverancier en exploitant van de laadpaal).
Schematisch ziet dat er als volgt uit:



Samenvatting aanvraag- en realisatieproces
Inwoners en bedrijven dienen een aanvraag (een verzoek tot uitbreiding van het laadnetwerk) in via www.laadjeauto.nl. De concessiehouder beoordeelt de aanvraag en beziet de mogelijkheden van de bestaande laadpalen, voor zover die er al zijn. Op basis van deze informatie stelt de concessiehouder een locatie voor een nieuwe laadpaal voor. De gemeente toetst het locatievoorstel aan de toetsingscriteria, zoals opgenomen in dit document. Als de gemeente en de netbeheerder akkoord zijn met de voorgestelde locatie, neemt de afdeling Beheer en Onderhoud een verkeersbesluit. Tegen het verkeersbesluit staat een bezwaarmogelijkheid open. Het aanvraag- en realisatieproces ligt tijdens de bezwaartermijn, dat is zes weken, stil; dit om te voorkomen dat we de paal moeten verwijderen wanneer een ingediend bezwaar gegrond verklaard wordt.

Zodra de bezwaartermijn verstreken is en er geen bezwaren ingediend zijn, geeft de concessiehouder opdracht aan de aannemer om de plaatsing van de laadpaal in werking te zetten. De aannemer draagt zorg voor de daadwerkelijke plaatsing van de laadpaal, de aansluiting en de inrichting van de parkeervakken (bebording en belijning). De concessiehouder is ook verantwoordelijk voor het beheer van de laadpalen.

3.2 Aanvraag laadpaal

3.2.1 Indienen van een aanvraag

Eigenaren en gebruikers van een elektrische auto die in Lansingerland wonen of werken, dienen een aanvraag in voor uitbreiding van het laadnetwerk in de buurt van hun woning of werkplek via www.laadjeauto.nl.

3.2.2 In behandeling nemen van een aanvraag

De concessiehouder toetst de aanvraag aan een aantal criteria voordat hij de aanvraag in behandeling neemt. Deze criteria zijn:

1. De aanvrager is in het bezit van een full electric of hybride voertuig;
2. Er is sprake van een minimumafname van 2000 kWh (gebaseerd op het merk en de actieradius van het voertuig);
3. De aanvrager heeft of had geen gelegenheid om een oplaadpunt op eigen terrein te realiseren;
4. In een straal van 250 meter vanaf de woning of het bedrijf van de aanvrager is geen laadpaal aanwezig waarop nog ruimte voor een extra gebruiker is.

Bezit van full electric of hybride voertuig met een minimumafname van 2000 kWh
Om te zorgen dat de oplaadpalen die we in Lansingerland laten plaatsen optimaal gebruikt worden, plaatsen we oplaadpalen wanneer er voldoende afname is. Voor de plaatsing van een nieuwe oplaadpaal geldt daarom een minimumafname van 2.000 kWh per jaar. Dit staat voor ongeveer 10.000 elektrisch gereden kilometers door één of meerdere auto's. Concreet betekent dit dat we een vraag om een laadpaal pas in behandeling nemen als de aanvrager in het bezit is van een full electric of hybride voertuig.

Voorkeur voor plaatsing op eigen terrein
Opladen dient zoveel mogelijk plaats te vinden op eigen terrein. Dit sluit aan bij het gemeentelijk beleid om zo min mogelijk parkeervakken aan de openbaarheid te onttrekken. Bij het bepalen van de mogelijkheid tot parkeren en laden op eigen terrein gaan we uit van de oorspronkelijke situatie: de inwoner heeft of had de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren.

Optimaal gebruik van bestaande netwerk van oplaadpalen
Als dit niet mogelijk is, bekijken we of het bestaande openbare netwerk van laadpalen ruimte biedt voor een nieuwe gebruiker. Als binnen een straal van 250 meter een oplaadpaal staat waar nog ruimte is voor een extra gebruiker (op basis van het bezettingsprofiel van de laadpaal) koppelen we de nieuwe gebruiker aan deze laadpaal. In voorkomende gevallen kan ook een hoger verbruik op de laadpaal voldoende ruimte bieden voor de nieuwe gebruiker. Denk hierbij aan een goede spreiding van het laden 's nachts en overdag (combinatie van forens/bewoner).

Nieuwe oplaadpaal bij voldoende vraag
Wanneer ook dit niet mogelijk blijkt en de vraag voldoende hoog is, dan neemt de concessiehouder de aanvraag in behandeling en onderzoekt hij de mogelijkheid om een nieuwe oplaadpaal in de omgeving van de aanvrager te plaatsen.

3.3 Locatie oplaadpaal

Op grond van het woon- of werkadres van de aanvrager en de door ons opgestelde locatie-eisen doet de concessiehouder een voorstel voor een locatie om een nieuwe laadpaal te plaatsen.

3.3.1 Eisen aan de locatie

We plaatsen niet zo maar overal laadpalen. Met het oog op de veiligheid en een goed gebruik van de openbare ruimte, stelden we criteria op waaraan de locatie voor een laadpaal moet voldoen en waar we het locatievoorstel van de concessiehouder op toetsen. Hierbij maken we zoveel mogelijk gebruik van zogenaamde plankaarten waarop mogelijke laadpaallocaties staan aangegeven die aan alle criteria voldoen en gebaseerd zijn op de verwachte laadbehoefte in de betreffende gebieden[1].

Deze criteria zijn:

1. Een laadpaal wordt bij voorkeur[2] niet bij een parkeerplaats voor of naast de woning van de aanvrager geplaatst;
2. Een laadpaal wordt in een straal van circa 250 meter van het adres van de aanvrager geplaatst;
3. Een laadpaal grenst aan bestaande parkeerplaatsen, omdat de gemeente geen extra parkeerplaatsen gaat realiseren;
4. Een laadpaal grenst aan meerdere parkeerplaatsen omdat dit meervoudig gebruik stimuleert;
5. Een laadpaal heeft een publiek karakter, bij voorkeur geplaatst direct na een kruising of bij een groepscluster van (bezoekers)parkeerplaatsen;
6. Een laadpaal wordt bij voorkeur bij dwarsparkeerplaatsen geplaatst (en zo min mogelijk bij langsparkeren);
7. De obstakelvrije afstand kant-weg of parkeerplaats tot laadpaal moet minimaal 0,50 meter zijn;
8. De vrije doorloopbreedte van het trottoir moet minimaal 1,50 meter zijn;
9. Een laadpaal wordt bij voorkeur niet in het openbaar groen of in smalle schrikstroken geplaatst;
10. Een laadpaal wordt niet op een parkeerterrein bij een winkelcentrum of in een blauwe zone geplaatst;
11. Een laadpaal wordt alleen geplaatst in een omgeving met een parkeerdruk lager dan 90%, om hiermee de parkeeroverlast en daarmee handhavingverzoeken te voorkomen.

[1] **Deze plankaarten zijn gebaseerd op de in 2015 door adviesbureau Overmorgen opgestelde prognoses voor het elektrisch vervoer in 2020, de parkeerdruk in de wijken en de eisen aan de inrichting van de openbare ruimte.**

[2] **Bij voorkeur, omdat het al dan niet voldoen aan deze eisen afhangt van de inrichting van wijken en/of straten. We ervaarden dat sommige wijken geen of weinig dwarsparkeerplaatsen hebben of dat parkeerplaatsen omringd worden door veel groenstroken.**

Loopafstand van 250 meter
De locatie van een laadpaal ligt bij voorkeur niet direct voor de (ingang van een) woning van een aanvrager. We willen namelijk voorkomen dat de aanvrager de parkeerplaats als zijn 'eigen' parkeerplaats gaat beschouwen. We plaatsen een laadpaal daarom binnen een straal van 250 meter van het adres van de gebruiker. Wanneer binnen de maximale loopafstand een potentiele locatie voor een laadplein ligt, plaatsen we de laadpaal bij voorkeur daar.

Meerdere bestaande dwarsparkeerplaatsen
Uitgangspunt is dat de potentiele locatie bij meerdere, bestaande parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden, omdat dit meervoudig gebruik stimuleert en de gemeente geen extra parkeerplaatsen gaat realiseren. Het heeft de voorkeur om locaties te kiezen waar sprake is van dwarsparkeren (in plaats van langsparkeren) in verband met de kleinere kans op schade (in tegenstelling tot langsparkeren).

Vindbaarheid van locatie
Daarnaast houden we rekening met de vindbaarheid van de oplaadlocatie en bruikbaarheid voor andere potentiele gebruikers. Bij voorkeur plaatsen we de oplaadpaal direct na een kruising of bij een groepscluster van (bezoekers)parkeerplaatsen; de oplaadlocatie is beter zichtbaar, ook vanuit de kruisende weg. Daarnaast heeft het een psychologisch voordeel: de oplaadpalen zijn openbaar en niet van de aanvrager(s).

Obstakelvrije afstand
Door een obstakelvrije afstand in acht te nemen proberen we het aanrijden van een laadpaal door elektrische voertuigen te voorkomen. In bepaalde gevallen, bijvoorbeeld wanneer we de laadpaal op de weg tussen de parkeervakken plaatsen of wanneer er geen biggenruggen op de grond liggen, plaatsen we in overleg met de concessiehouder aanrijdbeveiliging om de laadpaal.

Vrije doorloopbreedte
Met een vrije doorloopbreedte van het trottoir van minimaal 1,50 meter voorkomen we dat laadpalen de doorgang voor inwoners met een beperking of met een kinderwagen blokkeren, waardoor zij genoodzaakt zijn over de weg te rijden of lopen. We plaatsen wel laadpalen op smallere stroken, maar alleen als aan de overkant van de betreffende locatie ook een trottoir ligt.

Openbaar groen
Een laadpaal plaatsen we bij voorkeur niet in het openbaar groen of in smalle schrikstroken. Dit in verband met het goed kunnen onderhouden van de groenvoorzieningen in de gemeente.

Parkeerdruk
Tot slot letten we op de parkeerdruk in de betreffende straat of wijk. Op dit moment plaatsen we een laadpaal bij voorkeur alleen in straten of wijken met een parkeerdruk lager dan 90%.
Overigens gaan we hierbij uit van een transitieperiode. Dat is een periode waarin de parkeerdruk in sommige wijken hoog is en hoger wordt als gevolg van het toewijzen van een parkeervak voor elektrisch rijden. Naarmate er meer elektrische voertuigen komen, wordt de druk om een parkeervak voor elektrisch rijden aan te wijzen ook hoger. Wij verwachten in de toekomst dan ook een verschuiving tussen de voertuigen op fossiele brandstoffen en de elektrische voertuigen. De parkeerdruk in de wijken blijft dan gelijk, alleen het aandeel elektrische voertuigen is dan groter dan voertuigen op fossiele brandstoffen.

Winkelcentra en blauwe zones
In principe plaatsen we géén nieuwe oplaadpalen op parkeerterreinen bij de winkelcentra. Het parkeren binnen deze centra is namelijk gericht op kort parkeren. Het opladen bij een 'standaard' laadpaal duurt meerdere uren en staat daarom haaks op het principe van kort parkeren. Bij eventuele aanvragen bestaat de mogelijkheid om de oplaadpaal aan de rand van de centra te plaatsen. Dit geldt eveneens voor blauwe zones, waarbinnen een maximum parkeertijd geldt; normale laadpalen plaatsen we niet binnen deze zones.

3.3.2 Uitgangspunten oplaadlocatie

Gebruik oplaadlocatie
De te plaatsen oplaadpalen en –vakken zijn openbaar en kunnen derhalve door alle gebruikers van elektrische voertuigen worden gebruikt. Oplaadvakken mogen alleen gebruikt worden door elektrische auto's (met een stekker). Het criterium voor het gebruik van de oplaadlocatie is dat de stekker van de auto in de oplaadpaal zit. Het daadwerkelijk opladen of 'vol zijn' van de accu is geen criterium. Als de auto opgeladen is, hoeft deze dus niet verplaatst te worden naar een gewoon parkeervak. Er is ook geen maximum parkeerduur voor het opladen van elektrische auto's op een oplaadlocatie.

Oplaadpalen niet op kenteken gereserveerd
De oplaadpalen in het openbare gebied reserveren we niet 'op kenteken'. Gebruikers die nu wel een 'eigen' parkeerplaats hebben (zoals gehandicapten), behouden deze ook als zij elektrisch gaan rijden. In dat geval plaatsen we de oplaadpaal bij het 'eigen' vak, mogelijk in combinatie met een openbaar vak.

Parkeertarief
Een groot aantal gemeenten stelt in hun parkeerregelgeving geen enkele doelgroep vrij van parkeer-belasting. Ook elektrische auto's op een normaal parkeervak of een oplaadparkeervak in een zone voor betaald parkeren dienen dus parkeergeld te betalen. In Lansingerland zijn op dit moment nog geen zones voor betaald parkeren ingevoerd; in de toekomst is dit mogelijk het geval in de parkeergarage bij RandstadRailhalte Berkel Westpolder. Ook in Lansingerland geldt dan de regel dat eigenaren van elektrische voertuigen parkeergeld moeten betalen als zij parkeren en/of opladen in een zone voor betaald parkeren.

Eén aansluiting tegelijk
Een oplaadpaal in de openbare ruimte heeft standaard twee oplaadpunten (aansluitingen voor de stekkers voor auto's). Het streven is om beide punten te gebruiken en per oplaadpaal dus twee parkeer-vakken voor het opladen van elektrische auto's te reserveren. De oplaadpaal plaatsen we daarom zodanig dat we in de toekomst (bij vraag naar een tweede oplaadpunt) het tweede parkeervak simpel geschikt kunnen maken. Het tweede parkeervak richten we echter pas in als daar voldoende vraag naar is. De reden daarvoor is dat het afgekruiste vak leeg blijft, dit als overlast gevend wordt ervaren in de buurt.

Laadpleinen
Op locaties met een geconcentreerde hoge vraag en een hoge parkeerdruk kan een laadplein oplossingen bieden. Potentiele locaties voor laadpleinen in de periode tot 2020 nemen we ook op op de plankaart openbare laadinfrastructuur (POL) waarop mogelijke laadpaallocaties staan die gebaseerd zijn op de verwachte laadbehoefte in de betreffende gebieden[3].

[3] **Deze plankaarten zijn gebaseerd op de in 2015 door adviesbureau Overmorgen opgestelde prognoses voor het elektrisch vervoer in 2020, de parkeerdruk in de wijken en de eisen aan de inrichting van de openbare ruimte.**

3.4 Nemen van een verkeersbesluit

Zodra wij het locatievoorstel van de concessiehouder getoetst hebben en akkoord zijn met de locatie, informeren we de concessiehouder hierover.

Naast de goedkeuring van de gemeente heeft de concessiehouder ook een goedkeuring van de netbeheerder nodig. De laadpaal moet immers op het elektriciteitsnet aangesloten worden. De netbeheerder heeft 18 weken de tijd om de netcheck te doen en de aansluiting te realiseren.
Zodra ook de netbeheerder akkoord is, vraagt de concessiehouder ons voor de betreffende locatie een verkeersbesluit te nemen voor het aanwijzen van parkeerplaatsen die uitsluitend bedoeld zijn voor het opladen van elektrische voertuigen. Het verkeersbesluit publiceren we in de Staatscourant en melden we op de gemeentelijke website. Tegen het verkeersbesluit staat een bezwaarmogelijkheid open; belanghebbenden hebben zes weken na publicatie de tijd om een bezwaarschrift in te dienen.

3.5 Plaatsen, aansluiten en in gebruik stellen van laadpaal

Wanneer de bezwaartermijn afgelopen is en er geen bezwaren ingediend zijn, geeft de concessiehouder opdracht aan de aannemer om een laadpaal te plaatsen, de netaansluiting te realiseren en het parkeervak in te richten, dat wil zeggen de bebording en belijning aan te brengen. Het laadpunt kan vervolgens in gebruik genomen worden door de e-rijders.

4 Uitwerking Verlengd Private Aansluiting (VPA)

4.1 Vorm VPA

Een VPA is een oplaadpunt in de openbare ruimte, dat aangesloten is op een bestaande huisaansluiting van een particulier of bedrijf.

We onderscheiden twee vormen:

- Een laadobject aan de gevel
- Een laadpaal met één of twee oplaadpunten op de stoep

De realisatie van een VPA kan in een alternatief voorzien bij het achterblijven van de uitrol van voldoende publieke laadpalen of het onvoldoende beschikbaar zijn van publieke laadpunten. De realisatie van een VPA door inwoners of bedrijven betekent een eigen investering in een oplaadpunt. Daartegenover staat dat de eigenaar van het laadobject kan laden voor het voordelige eigen huistarief. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om gebruik te maken van stroom van eigen zonnepanelen.

De realisatie van een laadobject aan de gevel is mogelijk mits de gevel direct grenst aan de betreffende oplaadlocatie (geen stoep of tuin tussen de gevel en de oplaadlocatie). Voor een VPA in de vorm van een laadpaal op de stoep is toestemming van de gemeente nodig en leggen we afspraken formeel vast in een overeenkomst.

4.2 Voorwaarden

Voor het realiseren van een VPA kunnen bedrijven en inwoners een aanvraag indienen. Hierbij geldt een aantal voorwaarden. De belangrijkste zijn hieronder samengevat.

- De aanvrager kan niet op eigen terrein laden.
- De aanvrager heeft een grondgebonden woning of bedrijfspand waar direct voor/naast geparkeerd wordt.

- In een straal van 250 meter van het woon- of werkadres van de aanvrager is nog geen openbare laadpaal geplaatst.
- De aanvrager dient er voor zorg te dragen dat iedere bestuurder van een elektrische auto gebruik kan maken van de oplaadpaal voor het opladen van zijn auto (interoperabiliteit). Plaatsing van de laadpaal geeft de aanvrager uitdrukkelijk niet het recht tot exclusief gebruik van de oplaadlocatie.
- De kosten voor realisatie (inclusief eventuele léges) en beheer komen voor rekening van de aanvrager.
- De kosten die de aanvrager voor het gebruik van de laadpaal bij derden in rekening brengt zijn gemaximeerd tot het gemeentelijk vastgestelde oplaadtarief.
- In overleg stellen de gemeente en de aanvrager vast of het wenselijk is om één of meer vakken te reserveren voor het opladen van elektrische auto's (verkeersbesluit). Hierbij spelen afwegingen t.a.v. parkeerdruk, laadbehoefte in de omgeving en afspraken met omwonenden.
- Wanneer de gemeente één of meerdere parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen heeft gereserveerd dan draagt de gemeente zorg voor:
  - Het plaatsen van een verkeersbord (E08) met een onderschrift 'Opladen elektrische auto'.
  - Het parkeerbeheer, bestaande uit onder meer handhaving in het geval een niet elektrisch voertuig zich bevindt op de oplaadlocatie, voor zover hier prioriteit aan gegeven is in de handhavingmatrix van Lansingerland.

Na toestemming van de gemeente, sluiten de gemeente en de aanvrager een overeenkomst waarin de afspraken over het VPA staan. Deze afspraken vormen een verdere uitwerking van bovenstaande voorwaarden.

5 Snelladers

Een snellader, de term zegt het eigenlijk al, laadt een elektrische auto sneller op dan een normale laadpaal. Opladen aan een normaal laadpunt duurt gemiddeld zo'n 6 tot 8 uur; een snellader laadt de batterij van een elektrische auto in 15 tot 30 minuten tot 80% op. Het elektrische voertuig moet wel hierop ingericht zijn; niet alle batterijen zijn geschikt om snel op te laden.

Snelladers kunnen een belangrijke rol spelen aanvullend op de behoefte naar normaal laden. Van deze aanvullende rol kan bijvoorbeeld sprake zijn voor de onderstaande specifieke doelen:

1. Bijladen onderweg
2. Back Up bij onvoldoende beschikbaarheid van normaal laders
3. Stimuleren veelrijders
4. Strategische locaties met kort parkeren

Realisatie snelladers
Het realiseren van snelladers laten we zoveel mogelijk over aan de markt. Vooral langs snelwegen worden momenteel snelladers geplaatst. Daar waar de markt kansen ziet om ook langs doorgaande wegen binnen de gemeentegrenzen snelladers te plaatsen, werkt de gemeente zoveel mogelijk mee aan het realiseren hiervan. De gemeente neemt hiertoe, eventuele pilots daarbuiten gelaten, niet zelf het initiatief. Hierbij is de gemeente gebonden aan haar publiekrechtelijke taak. Dit houdt in dat alle aanbieders van snelladers dezelfde mogelijkheden dienen te krijgen en dat de gemeente een eigen afweging van belangen kan maken in het toestaan of weigeren van het realiseren van snelladers op bepaalde locaties (bijvoorbeeld op grond van het bestemmingsplan, verkeersaantrekkende werking of zichthinder omwonenden).

Locatie snelladers
Snelladers worden zoveel mogelijk gerealiseerd buiten de openbare weg, dus op private grond of door gemeente uitgegeven grond. Te denken valt aan parkeerterreinen bij bedrijven of tankstations. De redenen hiervoor zijn:

- Door het gebruik van bestaande (zware) huisaansluitingen, zoals aanwezig bij tankstations of grote bedrijven, is de kostenkant van de snellader lager;
- Handhaving op misbruik van de snellaadvakken als parkeervak kan geschieden vanuit de eigenaar/gebruiker van de grond zonder inmenging van de gemeente. Handhaving is daarmee niet afhankelijk van de gemeente. Daarnaast is het voor de gebruikers eenduidiger welk gebruik wordt verwacht: bij een tankstation 'tank' je en parkeer je niet, op een openbaar parkeervak wel.

Bijlage 1 Definities

Actieradius
De maximale afstand die een (elektrisch) voertuig kan afleggen met een bepaalde hoeveelheid energie.

Elektrische auto's
Elektrische auto's zijn alle auto's die rijden op elektriciteit en voorzien zijn van een stekker om op te laden: Een voertuig met meer dan twee wielen, zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 1 sub c van de Wegenverkeerswet 1994, welk voertuig is geregistreerd bij de Rijksdienst voor Wegverkeer en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.

Gebruiker
Bedrijf, particulier of andere organisatie dat/die gevestigd, woonachtig of werkzaam is in de gemeente en in het bezit is of gebruik maakt van een elektrische auto.

Huisaansluiting
De verbinding tussen het net (hoofdelektriciteitskabel) en het oplaadobject, voorzien van een stroommeter en AEN-nummer. Ook: 'Netaansluiting" genoemd.

Interoperabel
De mogelijkheid om met een laadpas van verschillende aanbieders van laaddiensten gebruik te maken van een laadvoorziening van verschillende aanbieders van laadinfrastructuur.

Laadkabel
Een kabel, in gebruik of eigendom van een e-rijder, benodigd om de elektrische auto op te laden door deze aan te sluiten op een oplaadobject.

Laadpas
Een pas benodigd voor het gebruik van een laadvoorziening.

Laadplein
Een bundeling van 2 of meer oplaadobjecten op één locatie, aangesloten op dezelfde netaansluiting.

Laadvoorziening
Een openbare voorziening, inclusief alle daarbij horende en achterliggende installaties, waar een elektrische auto kan worden opgeladen. De laadvoorziening bevat tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.

Oplaadinfrastructuur
Het geheel van oplaadobjecten, aansluitingen op het elektriciteitsnetwerk en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Oplaadlocatie
Plaats waar auto's opgeladen kunnen worden, op één of meerdere oplaadvakken die voorzien zijn van een oplaadobject.

Oplaadobject
In de buitenruimte te plaatsen object met daarop minimaal twee onafhankelijk van elkaar te bedienen oplaadpunten.

Oplaadpaal
Oplaadobject in de vorm van een paal.

Oplaadpunt
Fysieke stekkeraansluiting op het oplaadobject ('stopcontact'), waaraan een gebruiker een elektrisch voertuig kan opladen door deze aan te sluiten met een oplaadkabel.

Oplaadvak
Een vak, ter grootte van een standaard parkeervak, dat uitsluitend bedoeld is om elektrische auto's op te laden.

Range anxiety
De angst dat een autobatterij eerder opraakt dan dat het volgende oplaadpunt zich aandient.

Snellader
Een snellader is een oplaadpunt waarbij een accu van een elektrisch voertuig in korte tijd 'volgetankt' kan worden.

Verlengd privaat aansluitpunt
Een VPA is een oplaadpunt in de openbare ruimte, dat aangesloten is op een bestaande huisaansluiting van een particulier of bedrijf.

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Portefeuillehouder
Albert Abee

Registratienummer
BR1700016

Onderwerp
Openen grondexploitatie Landscheidingspark Horeca

Gevraagde beslissing

1. Het openen van een grondexploitatie voor het project Landscheidingspark Horeca per 1 januari 2017.
2. De lasten ad € 253.865,- voortkomende uit het ophogen van de voorziening verlieslatende grexen voor dit project te dekken vanuit de Reserve Annie M.G. Schmidtpark.
3. Het verwerken van de financiële gevolgen van beslispunten 1 en 2 in de Meerjaren Prognose Grondexploitaties 2017 en Voorjaarsnota 2017.
4. De door het college opgelegde geheimhouding ex artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet, op de financiële bijlage T17.01944 behorende bij de grondexploitatie Landscheidingspark Horeca, te bekrachtigen. Deze geheimhouding duurt totdat het project is afgerond.

Samenvatting

In het Annie M.G. Smidtpark is een horecavoorziening voorzien. In het project Landscheidingspark zijn de kosten voor het bouw- en woonrijp maken van het exploitatiegebied geraamd. Met de opbrengsten is voorzichtigheidshalve geen rekening gehouden. Inmiddels is er overeenstemming met een partij voor de grondverkoop. Omdat er bouwrijpe grond uitgegeven zal worden, moet er conform de nota grondbeleid en voor een goede financiële bewaking een grondexploitatie geopend worden.

Financiële consequenties

Het openen van de grondexploitatie Landscheidingspark Horeca per 1 januari 2017 zal verwerkt worden in de Meerjaren Prognose Grondexploitaties (MPG) 2017 en Voorjaarsnota 2017.
De grondexploitatie Landscheidingspark Horeca heeft een resultaat op contante waarde per 1 januari 2017 van € 253.865,- negatief. Voorgesteld wordt om de lasten ad € 253.865,- voortkomende uit het ophogen van de voorziening verlieslatende grexen voor dit project te dekken vanuit de Reserve Annie M.G. Schmidtpark.

In de oorspronkelijke doelstelling voor de reserve Annie M.G. Smidtpark is rekening gehouden met de te maken kosten voor de horecavoorziening. Dat het resultaat van de nieuw te openen grondexploitatie negatief is, wordt mede veroorzaakt doordat er ook kosten opgenomen zijn voor de afronding van het park. Deze kosten zouden anders rechtstreeks op de reserve geboekt worden, maar vanuit oogpunt van efficiency zijn kosten in de directe omgeving van het horecapaviljoen, zoals ontsluiting en parkeerplaatsen meegenomen in de grondexploitatie Landscheidingspark Horeca. Deze kosten hadden ook zonder de komst van de horeca gemaakt moeten worden in het park. Vanwege de nauwe relatie met de bouw van het horecapaviljoen zijn deze kosten in de grondexploitatie opgenomen. De opbrengsten zijn gebaseerd op de concept-overeenstemming met een horecaondernemer. De overeengekomen grondwaarde is getoetst bij een extern adviesbureau en past binnen de door dit adviesbureau aangegeven bandbreedte.

Zie voor verdere achtergrond en toelichting de grondexploitatie Landscheidingspark Horeca (T17.05484) en de financiële bijlage (T17.01944)

Verdere procedure
De financiële gevolgen van het openen van een grondexploitatie Landscheidingspark Horeca per 1 januari 2017 zullen verwerkt worden in het MPG 2017/ Voorjaarsnota 2017. Jaarlijks zal de grondexploitatie Landscheidingspark Horeca herzien worden en de resultaten hiervan worden meegenomen in het MPG. Daarnaast worden grote afwijkingen aan de raad toegelicht bij de voorjaarsnota en de najaarsnota.

Juridische aspecten
N.v.t.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
N.v.t.

Duurzaamheid
N.v.t.

Bijlagen
- T17.05484 Grondexploitatie Landscheidingspark Horeca – toelichting op de grondexploitatie.
- T17.01944 Grondexploitatie Landscheidingspark Horeca - geheime financiële bijlage (is geplaatst in de iBabs-map geheime stukken).
- U17.03085 Geheimhouding bijlage grondexploitatie Landscheidingspark Horeca.

Toelichting

Nota Grondbeleid
In de nota grondbeleid 2015-2018 is vastgelegd dat in het geval van actief grondbeleid een goede financiële bewaking van de onderliggende projecten nodig is. Het instrument dat hiervoor ingezet wordt is de gemeentelijke grondexploitatie. Dit is een balans van kosten en opbrengsten. Het saldo van de kosten en opbrengsten is het resultaat van de grondexploitatie. Het is de bevoegdheid van de raad om een nieuwe grondexploitatie vast te stellen.

Argumenten
1. De komst van een horecapaviljoen is van toegevoegde waarde voor het Annie M.G. Smidtpark
Het Annie M.G. Smidtpark, centraal gelegen in de gemeente, zal door de komst van het horecapaviljoen intensiever gebruikt worden. De levendigheid in het park zal hiermee toenemen, wat een belangrijke doelstelling van het park is.

1, 2 en 3. Met dit voorstel wordt voldaan aan de Nota Grondbeleid 2015-2018
Er wordt, conform de regels binnen de beleidskaders van de Nota Grondbeleid, een grondexploitatie geopend voor Langscheidingspark Horeca. De verwerking van de financiële gevolgen zal meegenomen worden bij het MPG 2017.

1,2 en 3. Met dit voorstel wordt een goede financiële bewaking van het project mogelijk
Door het opstellen van een grondexploitatie is een goede financiële bewaking van het project mogelijk. In de oorspronkelijke doelstelling van het park is rekening gehouden met de te maken kosten voor de horecavoorziening. Dat het resultaat van de nieuw te openen grondexploitatie negatief is, wordt veroorzaakt doordat er ook een aantal andere kosten opgenomen zijn die te maken hebben met de afronding van het park. Deze werkzaamheden/kosten hebben een nauwe relatie met de werkzaamheden ten behoeve van het horecapaviljoen en zijn daarom in deze grondexploitatie

meegenomen. Zou de horecavoorziening niet gerealiseerd worden, dan zo dit deel van de kosten ook gemaakt moeten worden

4. Openbaarmaking van deze cijfers kan de onderhandelingspositie van de gemeente negatief beïnvloeden.
In de betreffende bijlage (T17.01944) worden gedetailleerd de kosten en opbrengsten weergegeven voor de (resterende) looptijd van het project.

Kanttekeningen en risico's
1, 2 en 3. Het resultaat van de grondexploitatie Landscheidingspark Horeca kan wijzigen
De grondexploitatie is opgesteld op basis van actuele inzichten en een prognose van de ramingen. Ook is er een risicoanalyse uitgevoerd. Voortschrijdend inzicht of resultaten uit verkennende onderzoeken kunnen aanleiding zijn voor het moeten bijstellen van het resultaat van de grondexploitatie, zowel positief of negatief. Grote afwijkingen worden aan de raad toegelicht. Zie verder hoofdstuk 5 van de toelichting op de grondexploitatie (T17.05484).

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700016

Onderwerp
Openen grondexploitatie Landscheidingspark Horeca

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- voor een goede financiële bewaking van de ontwikkeling van de horecavoorziening in het Annie M.G. Smidtpark een grondexploitatie Landscheidingspark Horeca geopend moet worden.

Gelet op
- de Nota Grondbeleid 2015-2018.

Besluit(en)

1. Het openen van een grondexploitatie voor het project Landscheidingspark Horeca per 1 januari 2017.
2. De lasten ad € 253.865,- voortkomende uit het ophogen van de voorziening verlieslatende grexen voor dit project te dekken vanuit de Reserve Annie M.G. Schmidtpark.
3. Het verwerken van de financiële gevolgen van beslispunten 1 en 2 in de Meerjaren Prognose Grondexploitaties 2017 en Voorjaarsnota 2017.
4. De door het college opgelegde geheimhouding ex artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet, op de financiële bijlage T17.01944 behorende bij de grondexploitatie Landscheidingspark Horeca, te bekrachtigen. Deze geheimhouding duurt totdat het project is afgerond.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

GEMEENTE Lansingerland

Grondexploitatie
Landscheidingspark Horeca

Auteur: Sandra Oranje
Afdeling: Team Grondzaken
Versienummer: 1.0
Datum: 7 maart 2017
Corsanummer: T17.05484

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
1.1 Parameters 3
2 Het project 3
2.1 Plangebied 4
2.2 Programma 4
3 Kosten en opbrengsten 6
3.1 Kosten 6
3.2 Opbrengsten 7
4 Resultaat 7
5 Risico's 7
5.1 Risico's 7

1 Inleiding

Het Annie M.G. Smidtpark is zo goed als afgerond en is in gebruik. In het Annie M.G. Schmidtpark is in het zuidelijk plandeel een horecagelegenheid voorzien. In het bestemmingsplan voor het Annie M.G. Schmidtpark is hierop voorgesorteerd door een wijzigingsbevoegdheid op te nemen in het bestemmingsplan.

Momenteel zijn er gesprekken gaande om te komen tot een overeenkomst voor de realisatie van een horecapaviljoen. Voor een goede financiële bewaking zal een grondexploitatie geopend moeten worden. In voorliggende notitie worden de uitgangspunten en resultaten van de grondexploitatie beschreven.

Voor het plan is een ontwerp gemaakt door BIASS Architecten. Naar verwachting zal begin 2018 gestart kan worden met de bouw. De oplevering van het horecapaviljoen is dan eind 2018. In 2019 worden de laatste werkzaamheden aan het openbaar gebied uitgevoerd en kan de grondexploitatie eind 2019 worden afgesloten.

De volgende bronnen zijn gebruikt bij het opstellen van de grondexploitatie:
- Standaard uitgangspunten MPG 2017.
- Concept plannen horecapaviljoen, op basis van tekeningen van BIASS Architecten d.d. september 2016.
- Globale kostenraming civieltechnische werken, opgesteld door gemeente Lansingerland.
- Advies waarde indicatie grond horecagelegenheid te Bergschenhoek door Fakton d.d. 18 oktober 2016.

1.1 Parameters

De volgende parameters worden gebruikt bij het opstellen van de grondexploitatie:
- Startjaar: 2017
- Eindjaar: 2019
- Rente: 2,15%
- Disconteringsvoet: 2%
- Kostenstijging: 2%
- Opbrengstenstijging: 0%
- Alle genoemde bedragen zijn exclusief btw en hebben prijspeil 1-1-2017, tenzij anders vermeld.

Bovenstaande parameters zijn overeenkomstig met de standaard parameters voor het opstellen van grondexploitaties zoals opgenomen in de uitgangspunten voor de MPG 2017. De enige afwijking betreft de opbrengstenstijging. Omdat er met de exploitant van het horecapaviljoen overeenstemming is over de verkoopprijs, wordt er geen rekening gehouden met opbrengstenstijging.

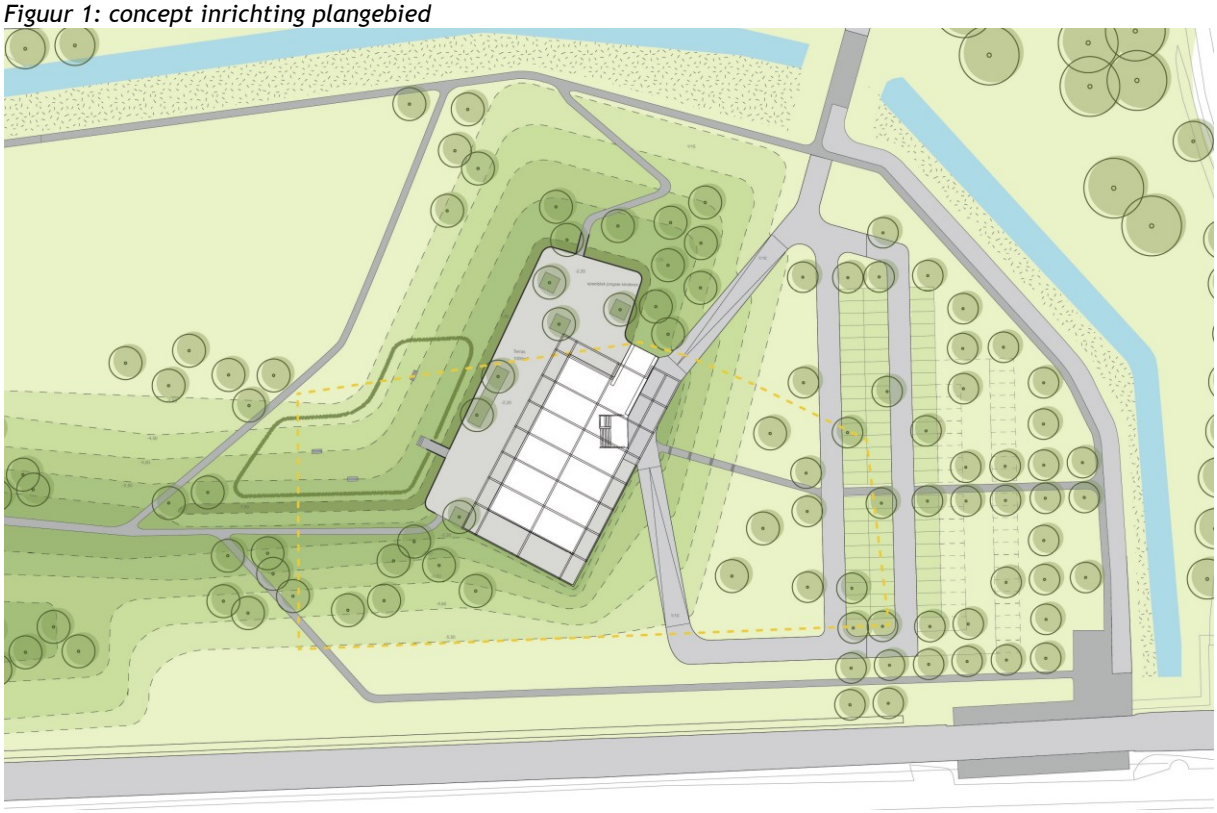
2 Het project

Het project betreft de realisatie van een horecapaviljoen in het Annie M.G. Smidtpark. Het horecapaviljoen zal bestaan uit een restaurant en een terras. Ook zal er een speeltuin gerealiseerd worden, welke te bereiken is via het terras. Er worden 80 parkeerplaatsen aangelegd.

2.1 Plangebied

De horecagelegenheid wordt ontsloten via de rotonde Boterdorpseweg - Raadhuislaan. Via de Zuidelijke tak (Berkelse Poort, fietspad Landscheiding) van de rotonde wordt dit gedeelte van het Annie M.G. Schmidtpark voor autoverkeer ontsloten. De ontsluitingsweg en het parkeerterrein worden als een 30km/h zone ingericht. (Brom)fietsers kunnen ook gebruik maken van het fietspad Landscheiding.

Figuur 1: concept inrichting plangebied



Het exploitatiegebied is circa 4.850 m² groot. Hiervan zal 1.750 m² uitgegeven worden voor het horecapaviljoen (restaurant en terras). De benodigde grond voor de entree en het toegangspad vanaf de parkeerplaats zal ook uitgegeven worden. Hier zijn echter nog niet de exacte m² van bekend. De contractuele afspraken en de wijze van uitgifte rondom de speeltuin moeten nog gemaakt worden. In de grondexploitatie is nog geen rekening gehouden met opbrengsten voor de speeltuin.

2.2 Programma

De ontwikkeling betreft de realisatie van een horecapaviljoen met de volgende kenmerken:

- Restaurant van circa 750 m² bvo
- Kelder met toiletten, voorraad en kinderfaciliteiten van circa 350 m² bvo
- Terras van circa 1.000 m²
- Speeltuin van circa 1.100 m²
- Entree en toegangspad m² ntb

De gemeente zal 80 openbare parkeerplaatsen in het park naast het horecapaviljoen realiseren welke mede door bezoekers van de horecagelegenheid gebruikt kunnen worden.

3 Kosten en opbrengsten

Hieronder worden de geraamde kosten en opbrengsten zoals in de grondexploitatie per 1 januari 2017 zijn opgenomen beschreven.

3.1 Kosten

Verwerving / Inbrengwaarde
Alle grond is in eigendom van de gemeente. Er zit geen inbrengwaarde op de gronden.

Tijdelijk beheer
De ontwikkeling kent een periode waarin de te ontwikkelen grond braak blijft liggen. In deze periode moeten er wel heffingen over de grond worden betaald. Tevens moet het terrein onderhouden worden (maaien e.d.).

Sloop
Uitgangspunt van de exploitatie is dat de grond zonder opstallen wordt opgeleverd voordat het in exploitatie genomen kan worden. Er hoeven geen opstallen te worden gesloopt en hiervoor zijn geen kosten opgenomen.

Milieu
De gemeente gaat er van uit dat de grond geschikt is voor het beoogde gebruik, maar zal bevestiging hiervan een bodemonderzoek uit laten voeren.

Civieltechnische werken
De kosten voor civiele werken zijn geraamd op basis van kengetallen en in deze fase van het plan niet gebaseerd op een definitief ontwerp.

Het terrein dient opgeruimd te worden en een deel van het grondlichaam moet afgegraven worden. Onder de post verharding vallen de kosten voor de bouwweg, de aanleg van de rijbaan, de aanleg van 80 parkeervakken en voor verkeersmaatregelen bij de bushalte. Voor riolering, de aanleg van een persleiding en het aansluiten op een hemelwaterafvoer zijn kosten opgenomen onder de post riolering en nutsaansluiting. Voor de aanleg van groen en het plaatsten van lichtmasten zijn kosten opgenomen onder de post groen en verlichting.
Onder de post overige kosten zijn onder andere kosten opgenomen voor advisering en maatregelen met betrekking van de HSL. Aangezien het horecapaviljoen in de nabijheid van de HSL gerealiseerd zal gaan worden, zijn onderzoeken en eventuele maatregelen nodig. Hiervoor is een stelpost opgenomen, en bij de risicoanalyse wordt dit ook opgenomen (zie ook hoofdstuk 5).

Over de geraamde kosten voor civieltechnische werken is een post van 10% onvoorzien opgenomen voor onvoorziene kosten.

Plankosten
Van deze post kunnen alle interne plankosten en externe plankosten, zoals bestemmingsplanprocedures en onderzoeken betaald worden.

Fondsen

In de grondexploitatie is geen rekening gehouden met fondsen en afdrachten. Voor het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen is per 1 januari 2017 geen afdracht meer nodig.

3.2 Opbrengsten

Opbrengsten
Door Fakton is een onderzoek uitgevoerd naar de bandbreedte van een marktconforme grondprijs voor deze ontwikkeling. De overeen gekomen prijs ligt binnen deze bandbreedte. In de grondexploitatie is (nog) geen rekening gehouden met opbrengsten voor de 1.100 m² speeltuin.

4 Resultaat

Het nominale resultaat van de grondexploitatie is € 242.679,- negatief. Rekening houdend met rentekosten en kostenstijging is het resultaat op eindwaarde per 31 december 2019 € 269.404,- negatief. Op contante waarde per 1 januari 2017 is dit resultaat € 253.865,- negatief. In de financiële bijlage zijn de totale kosten en opbrengsten per hoofdpost weergegeven, evenals het resultaat op eindwaarde en contante waarde (T17.01944).

5 Risico's

5.1 Risico's

Voor deze grondexploitatie zijn de belangrijkste (financiële) risico als volgt beredeneerd:

De kosten voor civieltechnische werken worden hoger
De raming voor civieltechnische kosten is niet gebaseerd op een definitief ontwerp. Het is mogelijk dat de kosten bij verdere uitwerking hoger uitvallen. Vanuit civieltechnisch vlak zijn er bijvoorbeeld risico's wat betreft zetting van de grond en de nabijheid van de HSL. Onderzoeken en gedetailleerdere kostenramingen moeten duidelijkheid geven over de invloed hiervan op het resultaat van de grondexploitatie.

De plankosten worden hoger
De gemeente zal zich verplichten om de ontwikkeling mogelijk te maken. Hiervoor moeten op ruimtelijk-juridisch vlak kosten gemaakt worden. Ook op het gebied van projectmanagement zal de nodige coördinatie nodig zijn. Als er ergens in het traject onvoorziene omstandigheden zich voordoen, zullen de plankosten vrijwel direct daaraan gekoppeld stijgen.

De ontwikkeling gaat niet door
Deze exploitatie gaat uit van één specifieke afnemer van de grond. Met deze afnemer zijn al geruime tijd gesprekken gaande en is er overeenstemming over de grondprijs. Er moet nog een overeenkomst worden gesloten. Het risico bestaat dat de exploitant toch de grond niet afneemt. Als de gemeente dan al een aantal investeringen heeft gedaan, kan de gemeente deze kosten niet meer verhalen en zal voor de uitgifte van de grond weer de 'markt' op moeten worden gegaan.

Afdeling
Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Sandra Oranje
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Fax
(010) 800 40 01

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

Verzenddatum 14 maart 2017
Ons kenmerk U17.03085
Uw brief van

Onderwerp **Geheimhouding bijlage grondexploitatie Landscheidingspark Horeca**

Geachte voorzitter en leden van de gemeenteraad,

In de commissievergadering van 5 april a.s. wordt u de opening van de grondexploitatie Landscheidingspark Horeca aangeboden (BR1700016). Als bijlage bij deze actualisatie is een notitie meegezonden waarin gedetailleerd de opbrengsten en kosten worden weergegeven voor de (resterende) looptijd van het project (T17.01944).

Omdat openbaarmaking van deze cijfers de onderhandelingspositie van de gemeente negatief kan beïnvloeden hebben wij op grond van artikel 86 lid 2 van de Gemeentewet geheimhouding aan de commissie AB opgelegd voor bijlage T17.01944 (artikel 10 lid 2b van de Wet Openbaarheid van Bestuur). Deze geheimhouding duurt totdat het genoemde project is afgerond.

Voor het geval dat na behandeling in de commissie Algemeen Bestuur het document ter bespreking doorgezonden wordt naar de raad, heeft ons college eveneens geheimhouding opgelegd aan de gemeenteraad conform artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet met de hierboven genoemde motivering en tijdsduur.

Wij verzoeken de raad om de opgelegde geheimhouding in haar eerstvolgende vergadering te willen bekrachtigen conform artikel 25 lid 2.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

drs. ing. Ad Eijkenaar
Secretaris

drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Portefeuillehouder
Simon Fortuyn

Registratienummer
BR1700027

Onderwerp
Motie (M2016-031) versterken openbare ruimte

Gevraagde beslissing

1. Kennis te nemen van de notitie T17.03091
2. De financiële gevolgen van de notitie te betrekken bij de bespreking van de Kadernota 2018.
3. De uitkomsten van de besluitvorming over de Kadernota 2018 zo nodig te verwerken in de notitie en deze ter definitieve besluitvorming aan de raad voor te leggen.

Samenvatting

In de afgelopen jaren zijn er diverse bezuinigingen op de kwaliteit van de openbare ruimte doorgevoerd. Een belangrijk deel van die bezuinigingen is gevonden in het groenonderhoud. Om weer een kwaliteitsimpuls door te voeren is een motie ingediend ter versterking van de openbare ruimte. Hiervoor zijn scenario's doorgerekend, waarbij de kwaliteit voor de producten onkruidbestrijding, zwerfvuil, vegen en maaien op verschillende niveaus wordt verhoogd.

Financiële consequenties

Het scenario's kosten respectievelijk structureel € 235.000 en € 607.000 per jaar meer. De eenmalige kosten bedragen respectievelijk € 74.250 en € 148.000.

Verdere procedure

Wij willen uw raad de mogelijkheid bieden van een integrale afweging geven over de (meer)kosten t.o.v. de (meer-)kosten van andere beleidsterreinen. Daarom leggen wij de financiële gevolgen via de Kadernota 2018 aan u voor. Na vaststelling van de Kadernota 2018 bieden wij de eventueel gewijzigde notitie met een raadsvoorstel ter besluitvorming aan uw raad aan.

Juridische aspecten

N.v.t.

Extern draagvlak/burgerparticipatie

De afgelopen jaren is bezuinigd op het onderhoud van de openbare ruimte, waardoor een ander beeld is ontstaan. Vooral het lagere onderhoudsniveau in onkruidbestrijding, zwerfvuil, vegen en maaien kan zichtbaar worden. Door dit onderhoudsniveau omhoog te brengen, zal een toename van meldingen vermeden worden, waarmee het externe draagvlak zichtbaar verhoogd wordt.

Duurzaamheid

De doelstellingen van het "actieprogramma realistisch duurzaam" zijn toegepast bij het opstellen van de notitie.

Bijlage: T17.03091 Notitie Versterken openbare ruimte.
T16.14801 M 2016-31 (Aangenomen) Motie (Leefbaar 3B, D66, ChristenUnie) Versterken Openbare ruimte.

Toelichting

Inleiding
In de Begrotingsraad van 3 november is motie 2016-031 'Versterking Openbare Ruimte' aangenomen met het verzoek om verschillende scenario's aan te bieden om te komen tot versterking van de openbare ruimte en daarmee de inwonerstevredenheid te verhogen.

Beoogd maatschappelijk effect
Met een verhoging van de beeldkwaliteit van C naar B op de producten onkruidbestrijding, zwerfvuil, vegen en maaien in de woonkernen wordt het onderhoud op een hoger kwaliteitsniveau uitgevoerd. Dit betekent voor de benoemde producten een zichtbare vooruitgang en draagt mede bij aan inwonerstevredenheid.

De kernargumenten en kanttekeningen
Uw raad heeft de mogelijkheid om, in voorbereiding op de Kadernota 2018, de notitie te bespreken. De uitvoering van de notitie hangt direct samen met de beschikbaarheid van het benodigd budget. Hierover wordt in de Kadernota 2018 een besluit genomen. Daarom leggen we de notitie - na behandeling van de Kadernota 2018 - voor definitieve besluitvorming voor aan uw raad.

De notitie sluit direct aan op het Integraal Beheerplan Openbare Ruimte 2016 en is daarmee na vaststelling direct uitvoerbaar. Met de nieuwe onderhoudscontracten per 1 januari 2016 is ook rekening gehouden met de mogelijkheid om in kwaliteitsniveaus in de uitvoering te variëren.

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700027

Onderwerp
Motie (M2016-031) versterken openbare ruimte

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- met de motie 2016-031 versterken openbare ruimte, de commissie Ruimte heeft gevraagd om een notitie met uitwerking van scenario's voor het versterken van de openbare ruimte;
- de uitvoering van de scenario's structurele en eenmalige kosten met zich meebrengt;
- besluitvoering over deze meerkosten plaatsvindt tijdens de behandeling van de Kadernota 2018;
- kennis van de inhoud van de notitie helpt bij het maken van een integrale afweging bij de besluitvorming over de Kadernota 2018.

Besluit(en)
1. Kennis te nemen van de notitie T17.03091
2. De financiële gevolgen van de notitie te betrekken bij de bespreking van de Kadernota 2018.
3. De uitkomsten van de besluitvorming over de Kadernota 2018 zo nodig te verwerken in de notitie en deze ter definitieve besluitvorming aan de raad voor te leggen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering
van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Notitie *Versterken openbare ruimte* (Motie 2016-031)

T17.03091

In de Begrotingsraad van 3 november is motie 2016-031 aangenomen. In de commissie Ruimte van 6 december hebben wij u een voorstel als uitwerking van de motie doen toekomen (brief U16.15224, dd. 22 november 2016). De commissie concludeerde dat de informatie onvoldoende was om tot besluitvorming te komen en dat nader overleg tussen wethouder en indieners van de motie gewenst was. Na een oriënterend overleg met vertegenwoordigers van de fracties van Christen Unie, D66 en Leefbaar 3B, is afgesproken de raadsbrief aan te vullen met meer toelichting en twee scenario's. De uitwerking van deze afspraken treft u in deze brief aan.

Bezuinigingen in de afgelopen jaren
In de afgelopen jaren zijn bezuinigingen op de kwaliteit van de openbare ruimte in een oplopende reeks in de meerjarenbegroting doorgevoerd. In raadsinformatiebrief U4.04591 van 16 april 2014 hebben wij u geïnformeerd over de aanpak waarop de bezuinigingen zijn geeffectueerd. Een deel van de bezuinigingen is gerealiseerd door verlaging van de onderhoudsvoorziening gebouwen en vertraging van het onderhoudsprogramma elementenverharding voor wegen. Op onderhoud van asfaltverhardingen is niet bezuinigd in verband met de risico's van kapitaalvernietiging.

Een belangrijk deel van de bezuiniging is gevonden in het groen-onderhoud. Door intensief groen om te vormen tot extensief groen en andere onderhoudsoptimalisaties is een ander beeld ontstaan maar is de kans op verloedering sterk beperkt. Hierdoor is de kans dat deze bezuinigingen op termijn ter discussie worden gesteld gering. Wel zal het lagere onderhoudsniveau als gevolg van de bezuinigingen zichtbaar gaan worden in het maaien, de onkruidbestrijding en het zwerfvuil. Het tijdstip en de mate waarin het zichtbaar gaat worden is sterk afhankelijk van het gebruik en de lokale omstandigheden.

Nieuwe onderhoudscontracten
Op 1 januari 2016 zijn na aanbesteding nieuwe meerjarige groenonderhoudscontracten aangegaan. In de aanbesteding zijn ook structurele en initiële kosten uitgevraagd voor een hoger kwaliteitsniveau op de verschillende activiteiten. Hierdoor is het gedurende de contractperiode, zonder juridische problemen, mogelijk het kwaliteitsniveau in de uitvoering te variëren. Tevens is het hierdoor mogelijk een calculatie te maken van financiële consequenties van variatie in kwaliteitsniveau.

Nieuw integraal beheerplan
In het, recent door uw raad vastgestelde, integrale beheerplan is een financiële doorkijk gegeven. Na vaststelling van het integrale beheerplan gaf dit het volgende beeld.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kosten	11.768.523	10.890.697	11.301.746	11.576.394	11.845.899	12.438.716	12.902.814	13.340.990
Begroting	11.854.952	11.570.593	11.610.640	11.848.055	12.251.791	12.555.587	12.859.383	13.163.179
Saldo	86.429	679.896	308.894	271.661	405.892	116.871	-43.431	-177.811

In de meerjarenbegroting 2017-2020 zijn de saldo bedragen afgeraamd. Na verwerking in de begroting geeft dit het volgende financiële beeld.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kosten	11.768.523	10.890.697	11.301.746	11.576.394	11.845.899	12.438.716	12.902.814	13.340.990
Begroting	11.768.523	10.890.697	11.301.746	11.576.394	12.251.791	12.555.587	12.859.383	13.163.179
Saldo	0	0	0	0	405.892	116.871	-43.431	-177.811

Hieruit blijkt dat op basis van gelijkblijvend kwaliteitsniveau en geleidelijk toenemende beheerkosten, als gevolg van vervanging van areaal uit de jaren ’80-’90, vanaf 2023 een oplopend structureel te kort in de begroting verwacht wordt.

Scenario versterken openbare ruimte
Onderstaande zijn drie scenario’s beschreven en geraamd om u een beeld te geven van de impact van de scenario’s en de keuzemogelijkheden.

Woonkernen op beeldkwaliteit B
Dit is het scenario dat ook in de brief van 22 november 2016 is beschreven. In dit scenario krijgen de woonkernen een kwaliteitsimpuls op de producten; onkruidbestrijding, zwerfvuil, vegen en maaien. Het buitengebied blijft op het bestaande beeldkwaliteitsniveau C onderhouden worden, evenals de overige producten in de woonkernen. Buiten de woonkernen kan namelijk een minder intensief onderhoudsregime worden overwogen. Verhoging van de kwaliteit op andere producten dan genoemd, dragen maar beperkt bij aan verhoging van het zichtbare kwaliteitsniveau in de openbare ruimte. Deze kwaliteitsimpuls wordt op basis van de huidige contracten gecalculeerd op € 235.000,- per jaar. Dit betreft de jaarlijkse exploitatiekosten. Contractueel is vastgelegd dat een ‘nul-beurt’ noodzakelijkerwijs voorafgaand aan een kwaliteitsverhoging moet plaatsvinden. Het uitvoeren van een ‘nul-beurt’ in de winter is goedkoper dan in het voorjaar. Een nul-beurt op een later moment brengt dus hogere éénmalige kosten met zich mee. Uitgaande van een ingangsdatum van 1 januari 2018 bedragen de éénmalige kosten contractueel € 74.250,-. In een overzichtje waarin het effect van het scenario wordt opgeteld bij het financiële meerjarenperspectief van de beheerplannen ziet dat er als volgt uit.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kosten	12.102.523	11.125.697	11.536.746	11.811.394	12.080.899	12.673.716	13.137.814	13.575.990
Begroting	11.768.523	10.890.697	11.301.746	11.576.394	12.251.791	12.555.587	12.859.383	13.163.179
Saldo		-309.250	-235.000	-235.000	170.892	-118.129	-278.431	-412.811

Gehele areaal op beeldkwaliteit B
Dit scenario is uitgevraagd, omdat het de verwachting is dat hiermee inzichtelijk gemaakt kan worden wat het verschil is met het voornoemde scenario (woonkernen op beeldkwaliteit B). In het buitengebied is echter overwegend sprake van extensief onderhoud. Bij extensief onderhoud zijn (de beperkte) frequenties van de onderhoudswerkgangen belangrijker, dan de beeldkwaliteit. Verhoging van beeldkwaliteit in het buitengebied betekent dat de frequenties van de werkgangen verhoogd moeten

worden. Verhoging van de frequenties van de werkgangen in het buitengebied is niet wenselijk, omdat dit nadelige gevolgen heeft voor de ecologie en het natuurlijke karakter van het buitengebied. Een scenario waarbij het buitengebied extensief en de woonkernen op beeldkwaliteit B worden onderhouden komt hierdoor nagenoeg geheel overeen met het voornoemde scenario.

Woonkernen op beeldkwaliteit A

Dit scenario is vergelijkbaar met het eerste scenario, maar hierin wordt geen impuls naar beeldkwaliteitsniveau B maar naar beeldkwaliteitsniveau A voorgesteld. Dit scenario gaat uit van de instandhouding van het huidige beeldkwaliteitsniveau C in het buitengebied. De kwaliteitsverhoging naar beeldkwaliteitsniveau A is alleen van toepassing voor de producten; onkruidbestrijding, zwerfvuil, vegen en maaien. De overige producten binnen de woonkernen blijven op beeldkwaliteitsniveau C onderhouden worden. Dit scenario wordt op basis van de huidige contracten gecalculeerd op € 607.000,-. Dit betreft de jaarlijkse exploitatiekosten. Het verschil met het eerste scenario komt vooral tot uitdrukking in de zichtbare details waarmee de belevingswaarde wordt vergroot. Beeldkwaliteit A wordt omschreven als mooi en comfortabel. Contractueel is vastgelegd dat een ‘nul-beurt’ noodzakelijkerwijs voorafgaand aan een kwaliteitsverhoging moet plaatsvinden. Het uitvoeren van een ‘nul-beurt’ in de winter is goedkoper dan in het voorjaar. Een nul-beurt op een later moment brengt dus hogere éénmalige kosten met zich mee. Uitgaande van een ingangsdatum van 1 januari 2018 bedragen de éénmalige kosten contractueel € 148.000,-. In een overzichtje gepresenteerd ziet dat er als volgt uit.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kosten	12.573.523	11.497.697	11.908.746	12.183.394	12.452.899	13.045.716	13.509.814	13.947.990
Begroting	11.768.523	10.890.697	11.301.746	11.576.394	12.251.791	12.555.587	12.859.383	13.163.179
Saldo		-755.000	-607.000	-607.000	-201.108	-490.129	-650.431	-784.811

Voorkeursscenario

In de brief van 22 november 2016 U16.15224 zijn we uitgegaan van het scenario ‘woonkernen op beeldkwaliteit B’. Dit scenario heeft een afgewogen balans tussen kwaliteitsverhoging en kosteneffectiviteit. Het college heeft vooralsnog een voorkeur voor dit scenario, maar is benieuwd naar uw opinie. Gezien de financiële consequenties zal uw voorkeur betrokken worden bij de bespreking van de Kadernota 2018, alvorens wij de raad een voorstel voor definitieve besluitvorming zullen voorleggen.

LEEFBAAR 3B D66 ChristenUnie

(in te vullen door de griffier)
M 2016 – 31

Motie – Versterking Openbare ruimte

Naar aanleiding van agendapunt 6a, Begroting 2017-2020 met registratienummer BR1600108

Onderwerp: Versterking Openbare Ruimte

De Raad van de gemeente Lansingerland in vergadering bijeen d.d. 3 november 2016.

Gehoord de beraadslaging,

overwegende dat,

- Er mogelijkheden zijn om het beheer van de openbare ruimte te optimaliseren;
- De bezuiniging op de buitenruimte nu al zichtbaar wordt en geen visitekaartje voor de gemeente Lansingerland is;
- De inwonerstevredenheid vooral bepaald wordt door schone straten en goed onderhouden openbaar groen;
- Het terugdraaien van de bezuinigingen op vegen, onkruidbestrijding op verharding, maaien en zwerfafval een antwoord kan zijn op de sturing van de tevredenheid van inwoners.

verzoekt

- het college aan de gemeenteraad in december 2016 scenario's (inclusief financiële onderbouwing) aan te bieden om te komen tot versterking van de buitenruimte, door met name te kijken naar het maaibeleid, het vegen, onkruidbestrijding op verharding en het verwijderen van het zwerfafval.

en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening en naam:

Wouter Hoppenbrouwer, Leefbaar 3B | Michiel Muis, D66 | André Nieuwlaat, ChristenUnie

(In te vullen door de griffier)

Aangenomen/~~verworpen~~ door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 3 november 2016.

de griffier

drs. Marijke Walhout

Gemeente Lansingerland
03 Interne Documenten d.d. 04/11/2016
T16.14801

STEMBRIEFJE GEMEENTERAAD LANSINGERLAND 2014-2018

	Amendement	Motie
Datum raad	3 november 2016	
Onderwerp	Begroting 2017	
Amendement, nr. A 2016/	LBB D66 CU	
Motie, nr. M 2016/ 31	verlichting O.R.	

FRACTIE		AANTAL	VOOR	TEGEN
Leefbaar 3B	(7)		7	
CDA	(6)		6	
D66	(4)		4	
ChristenUnie	(3)		3	
VVD	(5)		5	
PvdA	(2)			2
Wij Lansingerland	(2)			2
GroenLinks	(1)			1
Partij Neeleman	(1)		1	
TOTAAL	*(31)*		26	5
UITKOMST			*Aangenomen*	*Verworpen*

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Portefeuillehouder
Pieter van de Stadt

Registratienummer
BR1700055

Onderwerp
1e begrotingswijziging 2017 en begroting 2018 Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond

---

Gevraagde beslissing
Instemmen met de inhoud van de zienswijzen over de 1e begrotingswijziging 2017 en de begroting 2018 van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR).

Samenvatting
Op 11 april 2017 ontvingen wij de 1e begrotingswijziging 2017 en de begroting 2018 van de VRR. Deelnemende gemeenten hebben de mogelijkheid om tot uiterlijk 6 juni 2017 zienswijzen in te dienen.

1e begrotingswijziging 2017
De 1e begrotingswijziging 2017 bestaat uit de volgende wijzigingen:
- de investeringsvoornemens voor 2017 zijn per saldo met ca. € 6,3 mln. toegenomen ten opzichte van de oorspronkelijke begroting. Dit wordt veroorzaakt door het doorschuiven van investeringsvoornemens, die niet meer in 2016 gerealiseerd zijn;
- de kapitaallasten zijn met ongeveer € 870.000,- naar beneden bijgesteld;
- de onttrekking aan de bestemmingsreserves zijn hoger dan in de begroting opgenomen;
- de mutaties van voorzieningen zijn aangepast als gevolg van pensionering en detachering van medewerkers, waarvoor over het jaar 2017 een onttrekking voorzien was. Bij de jaarafsluiting 2016 is tevens een tweetal nieuwe voorzieningen ingericht.

Begroting 2018
De programmabegroting 2018 volgt qua beleid en financiële kaders de begroting 2017 en het beleidsplan 2013-2017. Wijzigingen als gevolg van het jaarverslag (en jaarrekening) over het jaar 2016 en wijzigingen op de begroting van het jaar 2017 zijn hierin verwerkt.
Na verwerking van de mutaties op de bestemmingsplanreserves sluit de begroting 2018 met een saldo van € 0,0.

Financiële consequenties
De 1e begrotingswijziging 2017 beïnvloedt de gemeentelijke bijdrage aan de VRR niet. Voor 2017 blijft de bijdrage aan de basiszorg € 2.895.595,-.

De bijdrage van Lansingerland aan de VRR bestaat uit twee delen, namelijk de basiszorg en de DVO+ taken (waaronder de kosten voor levensloop en FLO vallen). De bijdrage van Lansingerland aan de DVO+ taken is een gefixeerd bedrag van € 28.000,- voor de jaren 2014 tot en met 2018. De bijdrage voor de basiszorg bestaat uit de bijdrage voor de basisbrandweerzorg en de regionale bijdrage.

De bijdrage bestaat uit een tarief per inwoner (52,39 per inwoner). De bijdrage van Lansingerland voor de basiszorg bedraagt in 2017 € 2.895.595,-.

Verdere procedure
Na instemming van de raad met de inhoud van de zienswijzen versturen we de brief naar het Dagelijks Bestuur (DB) van de VRR. Het DB bespreekt de ingekomen zienswijzen in haar vergadering van 21 juni 2017.
Definitieve behandeling en besluitvorming van zowel de 1e begrotingswijziging 2017 als de begroting 2018 vindt plaats in de vergadering van het Algemeen Bestuur (AB) op 3 juli 2017.

Juridische aspecten
- Artikel 36, lid 5 van de Gemeenschappelijke regeling van de VRR;
- Artikel 59 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
Op 8 februari 2016 is de burgemeester van Lansingerland, Pieter van de Stadt, benoemd als lid van het Dagelijks Bestuur (DB) van de VRR en tevens als financieel referent in de bestuurlijke auditcommissie VRR. De auditcommissie boog zich over de 1e begrotingswijziging 2017 en de begroting 2017 en trof geen bijzonderheden aan. Beide stukken zijn met een positief advies voorgelegd aan het DB van de VRR.

Op 5 april 2017 zijn zowel de 1e begrotingswijziging 2017 als de concept programmabegroting 2018 van de VRR besproken in de vergadering van het DB van de VRR. Er waren geen vragen of opmerkingen. Het DB besloot om beide documenten voor de gevoelensprocedure naar de deelnemende gemeenten te sturen.

Duurzaamheid
Het creëren van duurzaamheid binnen de bedrijfsvoering van de VRR, is een doelstelling uit het meerjarenplan 2013-2017. Concreet betekent dit dat zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van elektrische dienstauto's. De nieuwe ambulances worden uitgevoerd volgens de duurzame euro-6-norm voor vrachtwagens en onderzocht wordt of het mogelijk is om zonnepanelen bij nieuwe kazernes te gebruiken. In aanbestedingsdocumenten neemt men duurzaamheidsaspecten op.

Een belangrijk thema binnen de VRR is de duurzame inzet van personeel. In 2018 staat het versterken van de dialoog tussen werkgevers en werknemers centraal. Van werknemers wordt verwacht dat ze ervoor zorgen vitaal, vakkundig en gemotiveerd te zijn om prestaties te leveren. Van de werkgever wordt verwacht dat er een omgeving gecreëerd wordt waarin de werknemer optimaal presteert.

Bijlagen
- 1e begrotingswijziging 2017 VRR (I17.14029)
- Begroting 2018 VRR (I17.14030)
- Concept zienswijze (U17.05364)

Toelichting
Zie de samenvatting.

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700055

Onderwerp
1e begrotingswijziging 2017 en begroting 2018 VRR

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- de 1e begrotingswijziging 2017 slechts technische wijzigingen bevat;
- de 1e begrotingswijziging 2017 geen invloed heeft op de gemeentelijke bijdrage aan de VRR;
- de begroting 2018 een weergave van de geplande activiteiten is;
- de begroting voor het jaar 2018 sluitend is;
- het weerstandsvermogen en de toekomstige ontwikkelingen op een goed niveau zijn en de VRR daarmee een financieel solide organisatie laat zien.
-

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

Besluit(en)
In te stemmen met de inhoud van de zienswijzen over de 1e begrotingswijziging 2017 en de begroting 2018 van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Gemeente Lansingerland
01 Inkomende Post d.d. 11/04/2017
I17.14029

Programmabegroting 2017

1e wijziging

Kerngegevens

Naam:	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
Bezoekadres:	World Port Center Wilhelminakade 947 3072 AP ROTTERDAM
Postadres:	Postbus 9154 3007 AD ROTTERDAM
Telefoon:	010 – 446 8900 (algemeen)
Fax:	010 – 446 8909
Website:	www.veiligheidsregio-rotterdam-rijnmond.nl
E-mail:	info@vr-rr.nl
Dagelijks Bestuur :	dhr. A. Aboutaleb (voorzitter) mevr. M. Salet mevr. A. Attema mevr. A. Grootenboer - Dubbelman dhr. C.H.J. Lamers dhr. P. van de Stadt
Algemeen Directeur:	dhr. A. Littooij

Inhoudsopgave

Inleiding	6
Overzicht van de baten en lasten 2017 – op kostensoort	7
Overzicht van de baten en lasten 2017 – per programma	8
Ontwikkeling van het Eigen vermogen	9
Ontwikkeling van de voorzieningen	10
Ontwikkeling van de investeringen	11
Bijdragen 2017 per deelnemende gemeente	12
Staat van vereiste handtekeningen	13

Inleiding

Voor u ligt de 1e wijziging op de financiële begroting over het jaar 2017. Hierin zijn de financiële wijzigingen verwerkt die ten tijde van de opstelling van de begroting niet, of in onvoldoende mate, konden worden ingeschat. Met de jaarafsluiting 2016 is ook de vermogenspositie van de VRR gewijzigd. Daarnaast is de onttrekking aan de bestemmingsreserves gewijzigd van ./. 341.k. naar ./. 435.k.

De wijzigingen hebben geen effect op de gemeentelijke bijdragen 2017.

De volgende belangrijke wijzigingen zijn in deze wijziging doorgevoerd:

Investeringen en kapitaallasten
Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting zijn de investeringsvoornemens voor 2017 per saldo met ca. € 6,3 mln. toegenomen. Dit wordt met name veroorzaakt door doorschuiven van investeringsvoornemens die niet meer in 2016 zijn gerealiseerd. Op pagina 11 worden de voornaamste onderdelen gespecificeerd.

De kapitaallasten zijn voor obijna ca. € 870 k naar beneden bijgesteld. Omdat een aantal investeringsvoornemens van 2016 zijn doorgeschoven naar 2017 drukken deze daardoor voor een gedeelte van het jaar op de kapitaallasten i.p.v. voor een heel jaar.

Mutaties op de bestemmingsreserves
In 2017 zal de onttrekking aan de bestemmingsreserves hoger zijn dan in de begroting opgenomen.
De belangrijkste post betreft het vrijvallen van het restantbedrag van de reserve nieuwe kazerne Barendrecht.

Mutaties op de voorzieningen
De mutaties op de voorzieningen zijn aangepast als gevolg van pensionering en detachering van medewerkers waarvoor over het jaar 2017 een onttrekking was voorzien. Daarnaast zijn, bij de jaarafsluiting 2016, een tweetal nieuwe voorzieningen ingericht.

Overzicht van de baten en lasten 2017 – op kostensoort

Kostensoort (Bedragen x € 1.000)	Begroting 2017	Wijzigingen	Begroting 2017 (1e wijziging)
Personeel	91.172	-842	90.330
Huisvesting	10.728	200	10.928
Middelen	14.152	-531	13.621
Overigen	11.853	128	11.981
Totaal lasten	**127.905**	**-1.045**	**126.860**
Basisbijdragen gemeenten	75.817	0	75.817
Bijdragen gemeenten obv DVO+	4.979	94	5.073
BDUR	12.464	-71	12.393
Cooperatie AZRR	24.792	-905	23.887
Overige opbrengsten	10.126	-165	9.961
Totaal baten	**128.176**	**-1.045**	**127.131**
Saldo van de baten en lasten	**271**	**0**	**271**
Mutaties bestemmingsreserve	341	94	435
Netto resultaat	**612**	**94**	**706**

Lasten

Personele lasten
De personele lasten zijn met ruim € 800.k. naar beneden bijgesteld. Bij de ambulancedienst is de prognose voor FLO-lasten verlaagd en zijn de extra lasten voor de Regionale opleidingen naar beneden bijgesteld.

Middelen
De inkoop van verbandmiddelen, medicijnen en kleding voor de ambulancevervoerders is overgedragen aan de Cooperatie AZRR. Daardoor dalen de lasten bij de ambulancedienst (./. 491.k.) en daar tegenover daalt ook de bijdrage vanuit de Cooperatie.

Baten

Cooperatie AZRR
Het wettelijk budget dat door de Coöperatie AZRR beschikbaar wordt gesteld ten behoeve van het ambulance-vervoer is verlaagd (./.905.k.).

Overige opbrengsten
Tegenover een daling van de doorbelaste FLO-kosten bij de ambulancedienst (./. 332.k.) zijn de overige opbrengsten gestegen (+ 167.k.).

Overzicht van de baten en lasten 2017 – per programma

Programma's (Bedragen x € 1.000)	Begroting 2017	Wijzigingen	Begroting 2017 (1e wijziging)
Ambulancezorg	27.433	-1.888	25.545
Brandweerzorg	86.595	21	86.616
Meldkamer	10.324	592	10.916
Risico- en Crisisbeheersing	3.552	230	3.782
Totaal lasten	**127.905**	**-1.045**	**126.860**
Ambulancezorg	27.433	-1.888	25.545
Brandweerzorg	86.646	412	87.058
Meldkamer	10.544	201	10.745
Risico- en Crisisbeheersing	3.552	230	3.782
Totaal baten	**128.176**	**-1.045**	**127.131**
Ambulancezorg	0	0	0
Brandweerzorg	51	391	442
Meldkamer	221	-391	-171
Risico- en Crisisbeheersing	0	0	0
Saldo van de baten en lasten	**271**	**0**	**271**
Mutaties bestemmingsreserve	341	94	435
Netto resultaat	**612**	**94**	**706**

Ambulancedienst

Ten opzichten van de oorspronkelijke begroting zijn de baten en lasten bij het programma ambulancezorg verlaagd met bijna € 1,9 mln. Naast de lagere FLO-lasten bij de ambulancedienst (./. 332.k.) is ook het wettelijk budget verlaagd dat door de Coöperatie AZRR beschikbaar wordt gesteld ten behoeve van het ambulance-vervoer (./.905.k.). Deze verlaging houdt voor het grootste deel verband met de centrale inkoop van verbandmiddelen, medicijnen en kleding door de Coöperatie.
Daarnaast zijn het budget voor de Regionale Opleiding en het stafbureau (RAV) in 2017 naar de Coöperatie gegaan en is de toerekening van overhead voor het programma ambulancezorg verlaagd als gevolg van het feit dat een aantal taken met betrekking tot de bedrijfsvoering door de Cooperatie AZRR zijn overgenomen.

Meldkamer

De grootste wijziging bij de meldkamer betreft de opname van de lasten van het project samenvoeging meldkamers (+ 670.k.).

Risico- en crisisbeheersing

Bij het programma risico- en crisisbeheersing zijn de personele lasten aangepast. onderdeel hiervan vormt een incidentele uitbreiding van de formatie waarvoor subsidiegelden beschikbaar zijn. (€ 92.k.)

Bestemmingsreserves

In 2017 zal het restant bedrag van de bestemmingsreserve nieuwe kazerne Barendrecht vrijvallen (€ 264.k.). Op deze reserve is de afgelopen 3 jaren geen onttrekking geweest. Daarnaast worden de extra lasten bij de meldkamer in het kader van de samenvoeging ten laste van de daartoe ingericht bestemmingsreserve gebracht (€ 171.k.)

Ontwikkeling van het Eigen vermogen

Eigen Vermogen (in €)	Stand 31-12-16	Mutaties 2017	Stand 31-12-17
Algemene reserve	4.011.547	1.684.853	5.696.400
Algemene reserve - (deel Ambulance)	208.798		208.798
Bestemmingsreserves	2.296.476	-434.575	1.861.901
Nog te bestemmen resultaat	2.386.808	-979.853	1.406.955
Totaal eigen vermogen	**8.903.629**	**270.425**	**9.174.054**

Bestemmingsreserves (in €)	Stand 31-12-16	Mutaties 2017	Stand 31-12-17
Additionele projecten GMK	171.575	-171.575	0
Nieuwe Kazerne Barendrecht	263.000	-263.000	0
2e Loopbaanbeleid	1.861.901		1.861.901
Totaal	**2.296.476**	**-434.575**	**1.861.901**

Additionele projecten GMK
Gedurende het project samenvoeging meldkamers en de oprichting van de Landelijke meldkamerorganisatie (LMO) 2015-2017 zal deze reserve worden aangewend om extra lasten van de fusie ZHZ-RR op te vangen.

Nieuwe kazerne Barendrecht
De reserve is gevormd ter dekking van duurzame huisvestingslasten over de eerste jaren van gebruik van de nieuwe kazerne in Barendrecht. De afgelopen jaren is deze reserve niet aangewend waardoor deze nu vrij kan vallen.

2e Loopbaanbeleid
De gevormde bestemmingsreserve dient ter dekking van de lasten in de piekjaren van het 2e loopbaanbeleid over de eerst komende jaren. In 2017 is de verwachting dat er geen extra lasten zullen worden onttrokken. Pas vanaf 2018 zullen de lasten voor de 2e loopbaan aanzienlijk gaan stijgen omdat dan de medewerkers, die vanaf 2006 in dienst zijn getreden, verplicht zijn aan het traject deel te nemen.

De mutaties op de voorzieningen zijn als volgt aangepast ;

Bestemmingsreserves (in €)	Begroting 2017	1eBW 2017	Verschil 2017
Additionele projecten GMK	-161.573	-171.575	-10.002
Nieuwe Kazerne Barendrecht	-179.000	-263.000	-84.000
2e Loopbaanbeleid			
Totaal	**-340.573**	**-434.575**	**-94.002**

In 2017 zal het saldo van de reserve 'Nieuwe kazerne Barendrecht' volledig vrijvallen.

Ontwikkeling van de voorzieningen

Voorzieningen (in €)	Stand 31-12-16	Dotatie 2017	Aanwending 2017	Stand 31-12-17
Naheffing Fiscus	113.352		-113.352	0
Procedures beeindiging dienstverbanden	81.716		-31.759	49.957
Samenvoeging meldkamers	104.358			104.358
Reorganisatie VRR	1.146.970		-416.479	730.491
Gevolgen faillissement leverancier tankautospuiten	694.133		-100.911	593.222
Groot onderhoud gebouwen	211.133	152.816		363.949
Totaal	**2.351.662**	**152.816**	**-662.501**	**1.841.977**

Naheffing fiscus
In 2011 is een voorziening getroffen ter dekking van een tweetal afrekeningen met de fiscus over de verslagjaren 2006-2011. 2017 is het laatste jaar dat er nog een eventuele naheffing kan plaats vinden.

Procedures beëindiging dienstverbanden
Het betreft hier een voorziening ter dekking van ontslagprocedures. Deze voorziening eindigt in 2018.

Samenvoeging meldkamers
De voorziening samenvoeging meldkamers staat ter beschikking om extra lasten van de samenvoeging op te vangen.

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. Deze voorziening heeft een doorlooptijd van 7 jaar en loopt tot 2019.

Voorziening gevolgen faillissement leverancier tankautospuiten
Voor meerkosten als gevolg van het faillissement van de leverancier van de tankautospuiten in 2015 is een voorziening getroffen. Naast een lopende claim van de curator is rekening gehouden met extra onderhoudskosten door het weggevallen van een garantie.

Groot onderhoud gebouwen
Omdat de lasten voor het groot onderhoud op gebouwen en installaties jaarlijks aanzienlijk fluctueren en deze evenredig te spreiden over de komende 15 jaar is een voorziening ingericht.

De mutaties op de voorzieningen zijn als volgt aangepast ;

Voorzieningen (in €)	Begroting 2017		1eBW 2017		Verschillen	
	Dotatie	Onttrekking	Dotatie	Onttrekking	Dotatie	Onttrekking
Naheffing Fiscus		-113.352		-113.352	0	0
Procedures beeindiging dienstverbanden		-84.000		-31.759	0	52.241
Reorganisatie VRR		-606.960		-416.479	0	190.481
Gevolgen faillissement leverancier tankautospuiten				-100.911	0	-100.911
Groot onderhoud gebouwen			152.816		152.816	0
Totaal	**-**	**-804.312**	**152.816**	**-662.502**	**152.816**	**141.811**

De onttrekking aan de voorzieningen 'Beëindiging dienstverbanden' en 'Reorganisatie VRR' zal in 2017 lager uitvallen als gevolg pensionering van een medewerker en externe detachering, waar tegenover baten zijn te verwachten.

Ontwikkeling van de investeringen

De ontwikkeling van de materiele vaste activa is in onderstaand overzicht weergegeven :

Investeringen	Begroting 2017	Mutaties	1e BW 2017
Grond en terreinen	0	0	0
Bedrijfsgebouwen	2.865.782	-360.000	2.505.782
Machines, apparaten en installaties	943.618	749.756	1.693.374
Vervoersmiddelen	1.092.380	2.987.821	4.080.201
Overige materiële vaste activa	4.591.874	2.963.010	7.554.884
Totaal investeringen	**9.493.654**	**6.340.587**	**15.834.241**

Toelichting mutaties:

Bedrijfsgebouwen
De verlaging van € 360 k heeft te maken met het feit dat deze investering in 2016 is gerealiseerd.

Machines, apparaten en installaties
De toename komt door het doorschuiven van investeringen welke niet meer in 2016 gerealiseerd zijn en doorgeschoven naar 2017, zoals:

- VRR Next: toegankelijkheid panden € 473 k
- Middelharnis: zonnepanelen en gevelbelettering € 150 k
- WPC: Indoordekking € 73 k

Vervoersmiddelen
Ook hier is sprake van het doorschuiven van investeringen naar 2017. Het gaat ondermeer om onderstaande investeringsvoornemens :

- Waterongevallen voertuigen € 1.024 k
- Verbeteringen Tassen (n.a.v. evaluatie) € 742 k
- 2 Ademluchtafzetbakken € 206 k
- 2 Oefencontainers € 260 k
- Voertuigen Ambu € 820 k

Overige materiële vaste activa
De voornaamste zijn:

- Brandweerhelmen incl. communicatieapparatuur € 1.155 k
- VRR Next – Satellietlocatie € 586 k
- Slimme pagers € 327 k
- ICT Hardware (incl. herziening omvang met € 170 k) € 464 k
- SNS-MOI € 169 k
- Duiktaak en Oppervlakteredding € 124 k

Van de meeste investeringen is de verwachting dat deze in het 1e halfjaar van 2017 gerealiseerd zullen zijn.

Kapitaallasten	Begroting 2017	Mutaties	1e BW 2017
Grond en terreinen	81.735	-686	81.049
Bedrijfsgebouwen	1.533.808	-12.399	1.521.409
Machines, apparaten en installaties	379.341	123.283	502.624
Vervoersmiddelen	3.931.956	-664.849	3.267.107
Overige materiële vaste activa	4.121.760	-313.267	3.808.493
Totaal kapitaallasten	**10.048.600**	**-867.918**	**9.180.682**

Eind 2017 staat er een nieuwe meldkamer. Dit betekent dat een aantal activum, welke nog niet volledig waren afgeschreven, ook zijn vervangen. Dit leidt tot een des-investering van ca. € 171.k..

Bijdragen 2017 per deelnemende gemeente

De gemeentelijke bijdragen basiszorg 2017 zijn ongewijzigd gebleven ;

Gemeenten	Inwoners per 1-1-2012	Tarief	Bijdragen 2017	DVO + 2017	Totaal 2017
Albrandswaard	25.004	42,14	1.053.669	10.099	1.063.768
Barendrecht	47.064	42,14	1.983.277		1.983.277
Brielle	16.090	60,36	971.192		971.192
Capelle ad IJssel	66.159	52,39	3.466.070	138.000	3.604.070
Goeree-Overflakkee	48.285	42,14	2.034.730	82.715	2.117.445
Hellevoetsluis	39.481	42,14	1.663.729	22.000	1.685.729
Krimpen ad IJssel	28.691	42,14	1.209.039		1.209.039
Lansingerland	55.270	52,39	2.895.595	28.000	2.923.595
Maassluis	31.873	42,14	1.343.128	95.000	1.438.128
Nissewaard (1)	84.586	52,69	4.456.797	110.000	4.566.797
Ridderkerk	45.216	42,14	1.905.402	3.411	1.908.813
Rotterdam	617.347	69,35	42.814.731	3.852.032	46.666.763
Schiedam	75.718	62,55	4.736.161	378.000	5.114.161
Vlaardingen	71.054	62,55	4.444.428	354.000	4.798.428
Westvoorne	13.910	60,36	839.608		839.608
	1.265.748		**75.817.556**	**5.073.257**	**80.890.813**

(1) Het gearceerde tarief is een overgangstarief in het kader van het ingroeimodel over 4 jaar voor gemeenten die van categorie zijn gewisseld. Bij deze zgn. overgangsgemeenten worden de tarieven over een periode van 4 jaar aangepast aan de nieuwe categorie waarin zij zijn ingedeeld als gevolg van de wijziging in het aantal inwoners.

De individuele bijdragen betreffen individuele aanpassingen/uitbreidingen van het takenpakket boven de basiszorg. Het betreft hier hoofdzakelijk de kosten levensloop en FLO. De gearceerde gemeenten worden over een periode van 5 jaar voor een vast bedrag belast. Na deze periode wordt het voorschot aangepast op basis van de gerealiseerde lasten.

Staat van vereiste handtekeningen

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van het Algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond d.d. 3 juli 2017

De secretaris	De voorzitter
.....	.....
mr. drs. A. Littooij	ing. A. Aboutaleb

Gemeente Lansingerland
01 Inkomende Post d.d. 11/04/2017
I17.14030

Begroting 2018

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Kerngegevens

Naam:	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
Bezoekadres:	World Port Center Wilhelminakade 947 3072 AP ROTTERDAM
Postadres:	Postbus 9154 3007 AD ROTTERDAM
Telefoon:	010 – 446 8900 (algemeen)
Fax:	010 – 446 8909
Website:	www.veiligheidsregio-rotterdam-rijnmond.nl
E-mail :	info@vr-rr.nl
Dagelijks bestuur:	de heer A. Aboutaleb (voorzitter) mevrouw M. Salet de heer C.H.J. Lamers Mevrouw A. Attema Mevrouw A. Grootenboer - Dubbelman de heer P. van de Stadt
Algemeen Directeur	mr. drs. A. Littooij

Inhoudsopgave

Voorwoord **4**

Infographic **6**

Inleiding **8**

Deel 1: Beleidsprogramma **11**
Ambulancezorg (inclusief GHOR) 13
Brandweerzorg 19
Meldkamer 27
Risico- & Crisisbeheersing 32

Deel 2: Paragrafen **36**
Weerstandsvermogen en risicobeheersing 38
Financiering 50
Kapitaalgoederen 54
Bedrijfsvoering 56
Verbonden partijen 59

Deel 3: Programmarekening **60**
Financiële begroting 2018 62
Overzicht baten en lasten 66
Overzicht begroting naar kostensoort 67
Overzicht begroting naar taakvelden 67
Overzicht begroting en meerjaren - structureel en incidenteel 68

Deel 4: Overige gegevens **70**
Bijdrage 2018 per deelnemende gemeente 72
Staat van vereiste handtekeningen 74

Voorwoord

Beste lezer,

In de afgelopen jaren is de VRR uitgegroeid tot een robuuste hulpverleningsorganisatie, die de rol vervult van spin in het web. Een organisatie ook met medewerkers die doordrongen zijn van de complexiteit van het gebied waarvoor ze dag en nacht paraat staan. De specifieke risico's die horen bij ons verzorgingsgebied vormen voor hen een continue uitdaging en inzet. Terecht zijn zij trots op hun opgebouwde expertise en vakmanschap.
De VRR wil een toekomstbestendige organisatie zijn, professioneel en flexibel en die met de voeten midden in de samenleving staat. Ook de komende jaren zetten we ons in voor deze ambitie. We werken daarbij met het meerjarenbeleidsplan 2018-2022 met daarin, naast voortzetting van 'staand' beleid, ook veel nieuwe lijnen en initiatieven.

In het lopende jaar 2017 werken we aan centrale aansturing van de primaire processen en beleggen we meer verantwoordelijkheden bij onze professionals in de organisatie.
Vanaf 2018 verschuift de focus gaandeweg naar 'samenwerken' en 'verbinden'.
Samenwerken met organisaties maar ook met de mensen die in de regio wonen en werken. We gaan in 2018 –letterlijk- in gesprek met inwoners, bedrijven evenals ons eigen bestuur om wederzijdse verwachtingen en behoeftes in kaart te brengen. Zo ontstaat een breed gedeeld beeld van de uitdagingen waarvoor we gesteld staan.
Verbinden doen we binnen de schakels van de veiligheidsketen. Voor een op maat gesneden en risicogerichte zorg is het van groot belang dat de schakels van de keten op elkaar blijven aansluiten, met elkaar interacteren en elkaar versterken.
Bij dit proces zetten we een, voor ons betrekkelijk nieuwe deskundigheid in: business intelligence (BI). BI helpt ons bij het structureel evalueren, onderzoeken en leren van incidenten. BI verzamelt en analyseert data en biedt inzichten uit de andere schakels van de veiligheidsketen zowel binnen als buiten de VRR.
Tot zover een korte voortuitblik van de komende planperiode. Het voorliggende begrotingsplan 2018 is de eerste van de reeks begrotingsdocumenten behorend bij dit meerjarenbeleidsplan.

Arjen Littooij

Algemeen directeur

Infographic

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Begroting 2018

WE ZIJN ER ALTIJD!

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

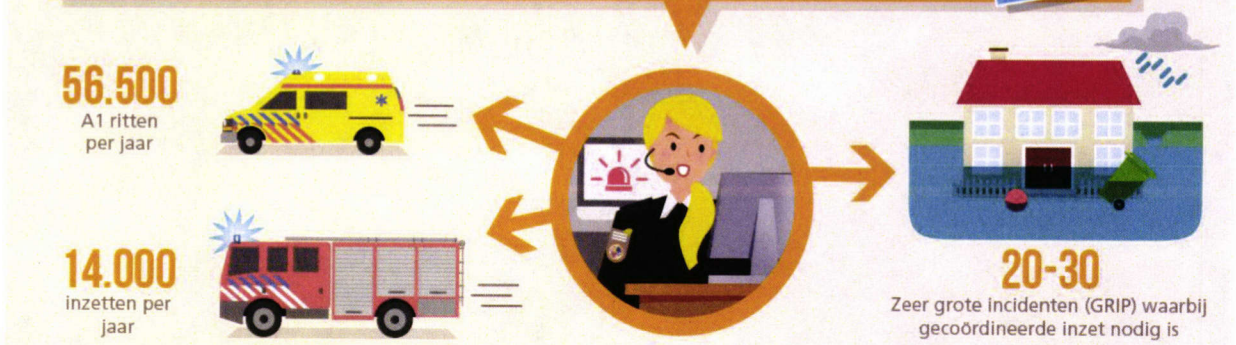
De 'bedoeling'
Iedereen werkt bij de VRR voor de veiligheid op straat. Alles binnen de VRR moet erop gericht zijn te voorkomen dat het misgaat. Maar als er iets misgaat, dan staan we er en helpen we de mensen zo snel en adequaat mogelijk. Het systeem moet hierbij ondersteunend zijn.

WAAR LIGT ONZE FOCUS VOOR 2018?

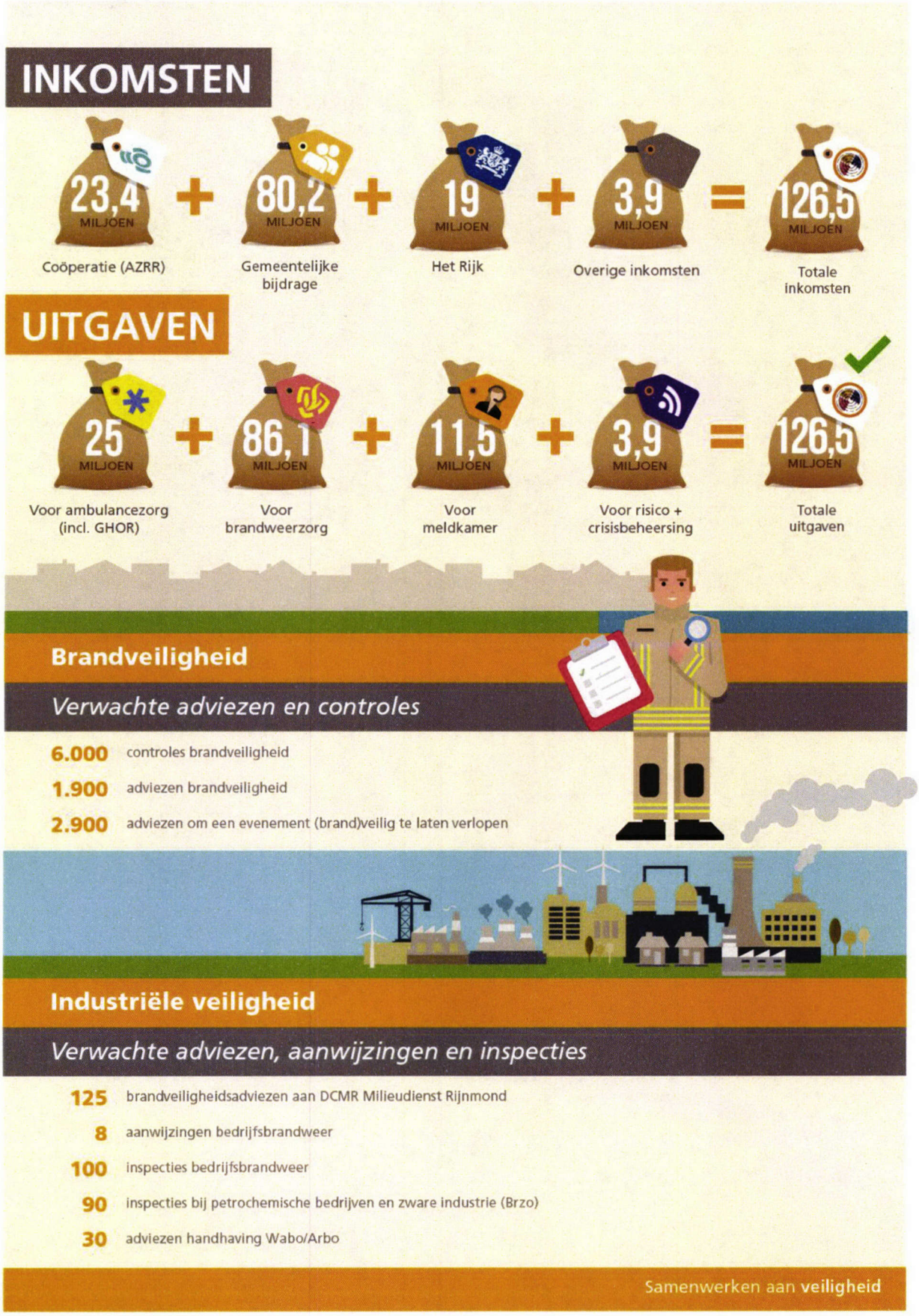
- Creëren veilige leefomgeving
- Hulpverlening op maat
- Expertisecentrum voor een gezonde leefomgeving en veiligheid
- Midden in de samenleving
- Innovatieve organisatie
- Medewerkers werken - binnen en tussen de afdelingen - in onderlinge verbinding

70.500 INZETTEN MET HOOGSTE PRIORITEIT

1-1-2



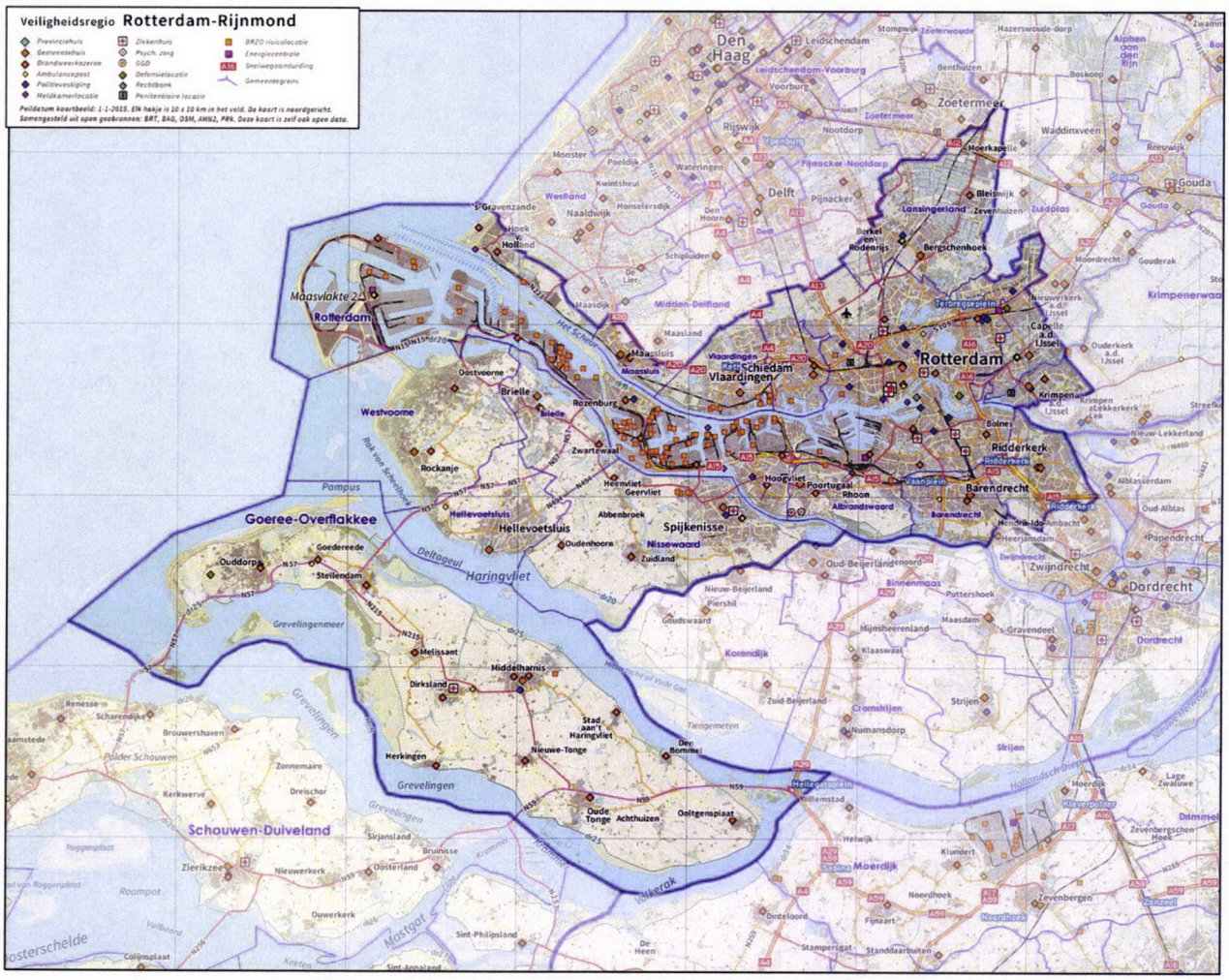
Infographic



Inleiding

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, Vlaardingen 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 waaronder de Gemeenschappelijke Meldkamer als integraal informatieknooppunt;
- 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 ruim 1,2 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.

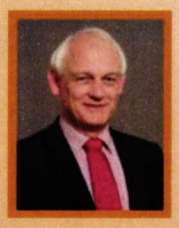
Zes leden uit het Algemeen Bestuur vormen het Dagelijks Bestuur. Het Dagelijks Bestuur is belast met de voorbereiding en uitvoering van de besluiten die het Algemeen Bestuur neemt. Ieder lid van het Dagelijks Bestuur heeft zijn / haar eigen portefeuille. Hieronder is een overzicht van het Dagelijks Bestuur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

Burgemeester A. Aboutaleb,
Voorzitter
Coördinerend bestuurder

Burgemeester P. van de Stadt
Portefeuille: Bedrijfsvoering

Burgemeester M. Salet,
Plv. voorzitter,
Plv. coördinerend bestuurder,
Portefeuille: Water
BAC informatievoorziening

Burgemeester A. Grootenboer
BAC Crisisbeheersing



Burgemeester C.H.J. Lamers
2e plv. voorzitter
2e plv. coördinerend bestuurder
Portefeuille: GHOR en AZRR
BAC GHOR

Burgemeester A. Attema
BAC Brandweer

Inleiding

De VRR wil een toekomstbestendige organisatie zijn, die professioneel en flexibel is en midden in de samenleving staat. Om dit te bereiken gaat de VRR in 2018 in gesprek met inwoners, bedrijven en bestuur om de wederzijdse verwachtingen en behoeftes in kaart te brengen, zodat de organisatie hierbij aan kan sluiten.

In navolging op 2017, waarin de VRR werkt aan centrale aansturing van de primaire processen en meer verantwoordelijkheden belegt bij de professionals, verschuift in 2018 de focus naar samenwerken en verbinden.

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 acht strategieën uit te werken vanuit de gedachte, dat de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond:

- Creëren veilige leefomgeving
- Hulpverlening op maat
- Expertisecentrum voor een gezonde leefomgeving en veiligheid
- Midden in de samenleving
- Innovatieve organisatie
- Medewerkers werken binnen en tussen de afdelingen in onderlinge verbinding

Begroting 2018

Deel 1

Beleidsprogramma

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Ambulancezorg (inclusief GHOR)

Programma
Ambulancezorg (inclusief GHOR)

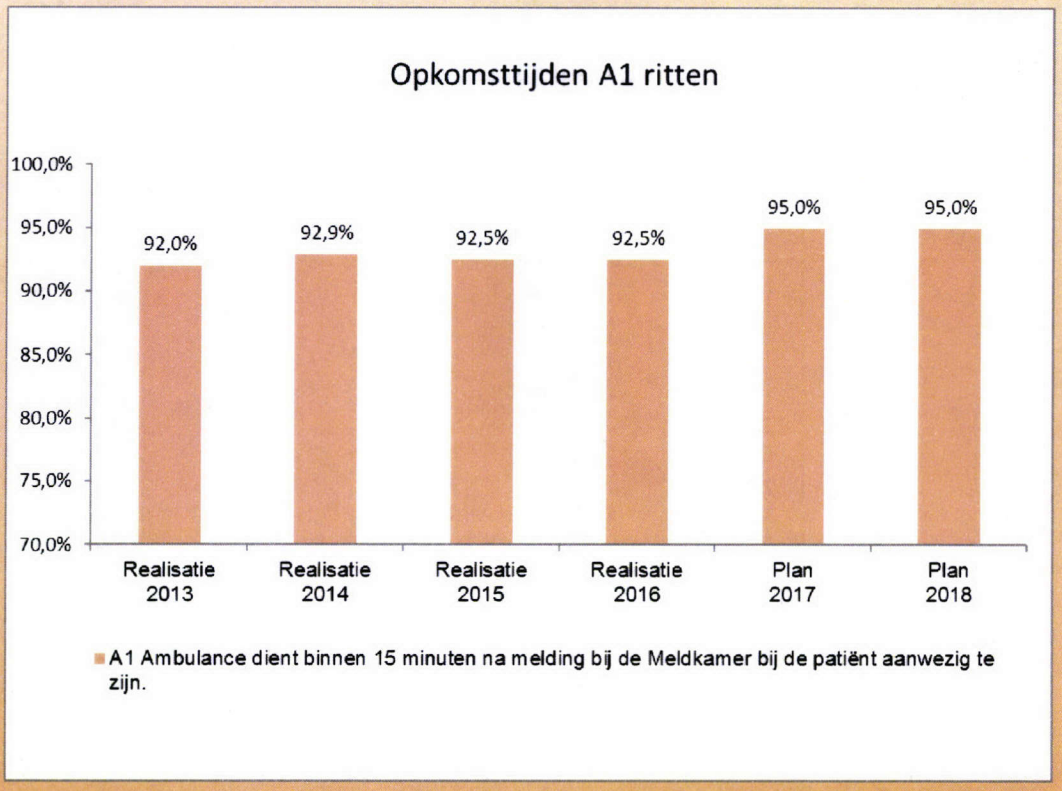
Doel Ambulancezorg
Het leveren van verantwoorde ambulancezorg in goede samenwerking met ketenpartners, waarbij de medewerkers en de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Uitgangspunt voor 2017 is om de A1 urgentie ritten binnen de opkomstnormen uit te voeren.

Wat willen wij bereiken Ambulancezorg:

Hulpverlening op maat:
Op het juiste moment de juiste patiënt de juiste zorg bieden

Wat gaan wij daar voor doen Ambulancezorg:

Hulpverlening op maat:
Om op het juiste moment de hulpverlening te bieden gaan we het spreiding- en beschikbaarheidsplan actualiseren.
Bij de juiste patiënt gaat het vooral om zelfredzaamheid en anticiperen op de veranderende huisartsenrol en spreiding van ziekenhuisvoorzieningen.
Bij juiste zorg gaat het om goedopgeleide medewerkers. Hierbij hebben wij te maken met een landelijk tekort aan hoogopgeleide verpleegkundigen. Dit zorgpunt wordt bekeken worden in samenwerking met onze ketenpartners, hoe wij dit gezamenlijke knelpunt met elkaar kunnen oplossen.



Programma
Ambulancezorg (inclusief GHOR)

Doel Geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de Regio (GHOR)
De GHOR kent als primaire aandachtsgebieden:

1. Acute gezondheidszorg
2. Publieke gezondheidszorg

Vanuit deze aandachtsgebieden voert de GHOR regie, coördinatie en aansturing en geeft de GHOR adviezen aan het bevoegd gezag en aan instellingen. Ook levert de GHOR vanuit die aandachtsgebieden bijdragen aan de ontwikkeling en totstandkoming van multidisciplinaire producten.

Wat willen wij bereiken GHOR:

Expertisecentrum voor Gezondheid en Veiligheid:
Medische hulpverlening op zee

Wat gaan wij daar voor doen GHOR:

Expertisecentrum voor Gezondheid en Veiligheid:
De taak scheepsbrandbestrijding (SBB) en BronS uitbreiden met medische hulpverlening op zee. Hiervoor zal een opleidings- en trainingsprogramma worden opgesteld.

	Realisatie 2016	Verwachting 2017	Verwachting 2018
Het aantal incidenten waarbij de GHOR is ingezet (leiding en coördinatie)	133	85	85
Het aantal incidenten waarbij de GHOR is ingezet (gezondheidskundige advisering bij gevaarlijke stoffen)	131	160	160
Het aantal incidenten waarbij de GHOR is ingezet (Psychosociale Hulpverlening)	0	4	4

Programma
Ambulancezorg (inclusief GHOR)

Wat mag het kosten

Ambulancezorg (x € 1.000)	Realisatie 2016	Begroting 2017 1e wijziging	Begroting 2018 vóór corr. OVH	Begroting 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021
Personeel	19.511	18.396	17.880	17.469	17.467	17.467	17.467
Huisvesting	765	655	643	634	641	641	638
Middelen	3.042	2.875	2.881	2.880	3.004	2.973	2.998
Overige	3.262	3.619	3.625	3.622	3.622	3.624	3.624
Vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0	0
Overhead (v.a. 2018)				424	427	426	426
Totaal lasten	**26.580**	**25.544**	**25.029**	**25.029**	**25.160**	**25.131**	**25.154**

Toelichting mutatie 1e begrotingswijziging 2017 naar begroting 2018

Ambulancezorg Verschillenanalyse 1e BW 2017 -> Begroting 2018	Mutatie	waarvan structureel	waarvan incidenteel
	(* € 1.000,-)		
Overname personeel stafbureau naar Coöperatie AZRR	-516	-516	
Totaal lasten	**-516**	**-516**	**0**
Minder loonkostenbudget a.g.v. overdracht personeel	-516	-516	
Totaal baten	**-516**	**-516**	**0**
	0	**0**	**0**

Investeringen

Investeringen Ambulancezorg (x € 1.000)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringen	715	992	762	2.851	1.216	51
Kapitaallasten	993	1.129	1.125	1.255	1.226	1.250

Brandweerzorg

Programma
Brandweerzorg (repressie)

Algemeen
Het doel van het programma brandweerzorg 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 gesprek 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:
Wij zijn een toekomstbestendige brandweer, waarbij de focus ligt op behulpzaam, daadkrachtig en deskundig.

Creëren veilige leefomgeving:
Voldoen aan de afgesproken mate van paraatheid.

Expertisecentrum voor gezondheid en veiligheid
Scheepsbrandbestrijding wordt een landelijk specialisme.

Midden in de samenleving
Een aantal initiatieven genoemd in het plan burgerparticipatie zijn uitgetest c.q. doorgevoerd

Wat gaan wij daar voor doen (Repressief):

Hulpverlening op maat:
Gedifferentieerde inzetvormen toepassen, op basis van risico's en informatie (uitruk op maat).

Creëren veilige leefomgeving
Met het bestuur en inwoners het gesprek aan gaan over de wederzijdse verwachtingen.

Paraatheid bepalen op basis van risico's

Expertisecentrum voor gezondheid en veiligheid
Uitbreiden van de taak Scheepsbrandbestrijding naar alle scheepvaart op de Noordzee en niet alleen voor passagiersschepen.

Midden in de samenleving
Het plan burgerparticipatie wordt opgesteld.

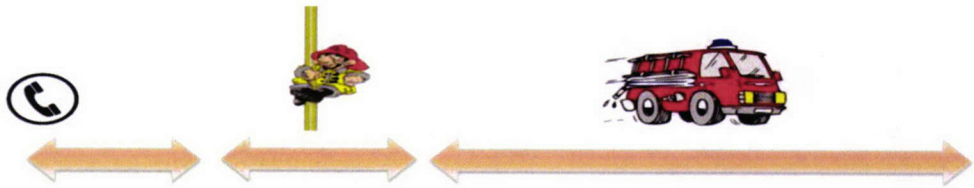
Opkomsttijden

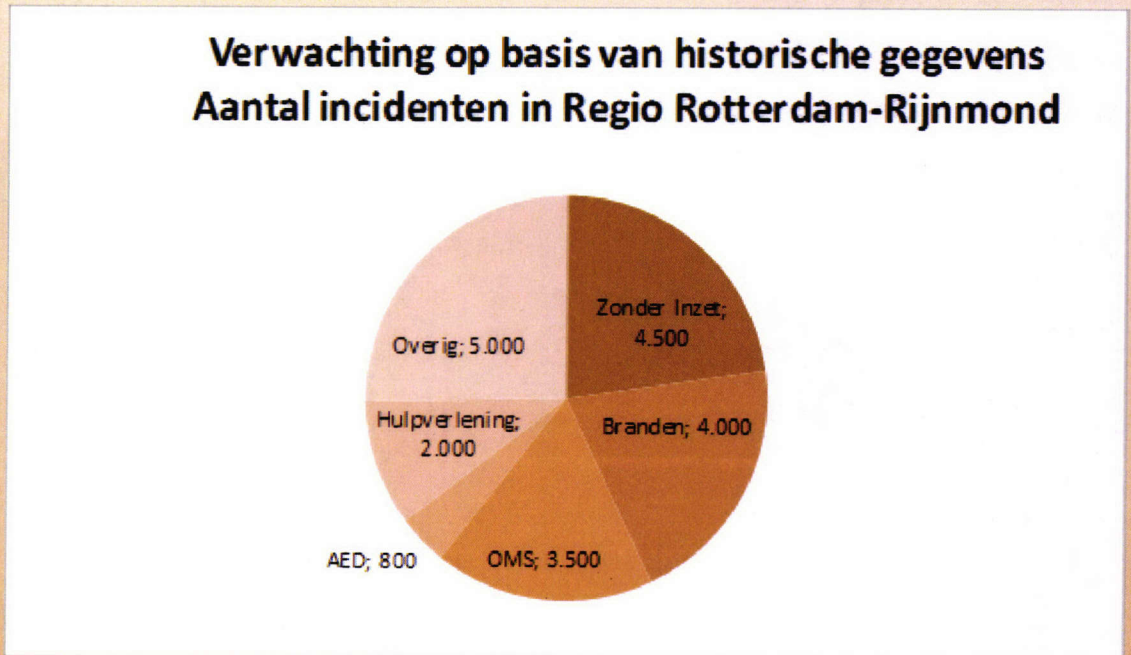
De basis: Het dekkingsplan Brandweer
Het niveau van brandweerzorg staat beschreven in het Dekkingsplan 2.0 van de Brandweer Rotterdam-Rijnmond. De dekking beschrijft de mate waarin de brandweer in de regio Rotterdam-Rijnmond in theorie in staat is om objecten, waarvoor een zorgnorm is vastgesteld, binnen de normtijd te bereiken. Brandweer Rotterdam-Rijnmond maakt bij het bepalen van verschillende objectsoorten in haar verzorgingsgebied gebruik van de Basisadministratie Gemeenten. Deze databank is nog niet volledig, de VRR baseert zich op beschikbare gegevens.

Volgens de Wet op de Veiligheidsregio is de normtijd afhankelijk van het soort object en het soort brandweervoertuig dat gealarmeerd is. In geval van een brandmelding in een kantoorgebouw geldt voor bijvoorbeeld een tankautospuit een andere normtijd dan bij een brand in een portiekwoning.

Doordat bij de bouw van objecten geen rekening wordt gehouden met de locatie van de brandweerkazernes – en de locatie van brandweerkazernes in de loop van de jaren kan wijzigen – is het vrijwel onmogelijk om alle risico-objecten binnen de wettelijke normtijd te bereiken. Met het in 2012 vastgestelde Dekkingsplan 2.0 wijkt het Bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond beargumenteerd af van de wettelijke normtijden, waarmee zij op juiste wijze invulling geeft aan de Wet op de Veiligheidsregio's.

Het streven is om in **80% van de alarmeringen** aan de normtijd te voldoen.





Programma
Brandweerzorg (risicobeheersing en industriële veiligheid)

Wat willen wij bereiken (Preventief):

Creëren veilige leefomgeving:
Doordat wij anticiperen en acteren in een veranderende omgeving en daardoor risico's in de regio nog beter beheersen, zijn wij als vanzelfsprekend de partner op het gebied van omgevingsveiligheid.

Inzicht in de top 50 van risicovolle objecten, integraal benaderd.

Expertisecentrum voor gezondheid en veiligheid
Toename van vragen naar expertise.

Wat gaan wij daar voor doen (Preventief):

Creëren veilige leefomgeving
We gaan risicogericht adviseren.

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
Bewust actief extern inzetten van expertise van de medewerkers door het inrichten van een internationaal platform.

Risicobeheersing	Realisatie 2016	Verwachting 2017	Verwachting 2018
Advisering Brandveiligheid			
Advies omgevingsvergunning (onderdeel bouwen)	1463	1500	1500
Beoordelen en goedkeuring brandveiligheidinstallaties en voorzieningen	404	400	400
Taken met betrekking tot brandveilig gebruik			
Afhandelen gebruiksmeldingen	496	400	500
Afhandelen omgevingsvergunningen activiteit gebruik	111	100	100
Afhandelen gebruiksvergunningen (BBV)	307	300	300
Advisering in het kader van APV			
Advisering met betrekking tot het houden van	2852	2900	2900
Toezicht, controle en handhaving			
Toezicht en controle op uitvoering van brandveiligheidsvoorzieningen	75	500	500
Toezicht en controle op voorwaarden in het kader van brandveilig gebruik en algemene voorschriften	6173	6000	6000
Toezicht en controle op voorwaarden in het kader van	120	200	200
Bijstaan / ondersteunen handhavingsproces	31	10	10
Voorlichting/ instructie bedrijven			
Brandveiligheid voorschriften / brandveilig gebruik	0	10	10
Behandeling van meldingen			
Brandgevaarlijke situaties	442	500	500
Algemene advisering			
Informatieoverdracht (naar preparatie / repressie)	0	30	30
Advisering Ruimtelijke Veiligheid			
Advisering specifieke ruimtelijke ordening plannen	0	0	0
Advisering externe veiligheid en ruimtelijke ordening	174	170	170
Advisering inrichtingsplannen	65	50	50
Advisering Stedenbouwkundige matenplannen (SMP)	20	0	0
Advisering kleinschalige infrastructuur	10	150	150

De verwachting voor 2018 is gebaseerd op de realisatie van 2016

Industriële Veiligheid	Realisatie 2016	Verwachting 2017	Verwachting 2018
Advisering brandveiligheid			
Brandveiligheidsadvies Omgevingsvergunning milieu	65	85	85
Opvolging omgevingsvergunning milieu UPD, BVP, etc.	36	20	20
BEVI art.12-adviezen	24	20	20
Advisering ontplofbare stoffen	0	4	4
Advisering opslag en verkoopruimte vuurwerk	5	10	10
Brandweeradviezen voor ontbrandingstoestemming	26	30	30
Melding ontbranding vuurwerk	48	60	60
Bedrijfsbrandweer aanwijzingen			
Art. 31 WVR: aanwijzigingen bedrijfsbrandweer	2	1	1
Art. 31 afwijzingen (beoordelingen die niet leiden tot een a	1	1	1
Actualisatie art. 31 aanwijzingen	1	6	6
Toezicht			
BRZO-inspecties	97	90	90
Beoordeling VR-rapporten	53	30	30
Onaangekondigde inspectieweken	3	2	2
Bedrijfsbrandweerinspecties	61	100	100
IHP-inspecties	46	53	53
Incidentonderzoeken	1	p.m.	p.m.
Tijdelijke wijzigingen	742	80	80
Handhaving			
Handhaving Wvr	0	8	8
Advies handhaving Wabo/Arbo	5	30	30

De verwachting voor 2018 is gebaseerd op de realisatie van 2016

Wat mag het kosten

Brandweerzorg (x € 1.000)	Realisatie 2016	Begroting 2017 1e wijziging	Begroting 2018 vóór corr. OVH	Begroting 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021
Personeel	65.027	63.341	63.463	53.913	53.580	53.360	53.338
Huisvesting	8.589	8.381	8.428	7.772	7.622	7.581	7.523
Middelen	9.027	9.704	9.788	9.662	9.710	9.731	9.672
Overige	3.998	5.191	5.446	1.913	1.949	1.913	1.907
Vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0	0
Overhead (v.a. 2018)				13.865	13.870	13.886	13.854
Totaal lasten	**86.641**	**86.616**	**87.125**	**87.125**	**86.731**	**86.471**	**86.295**

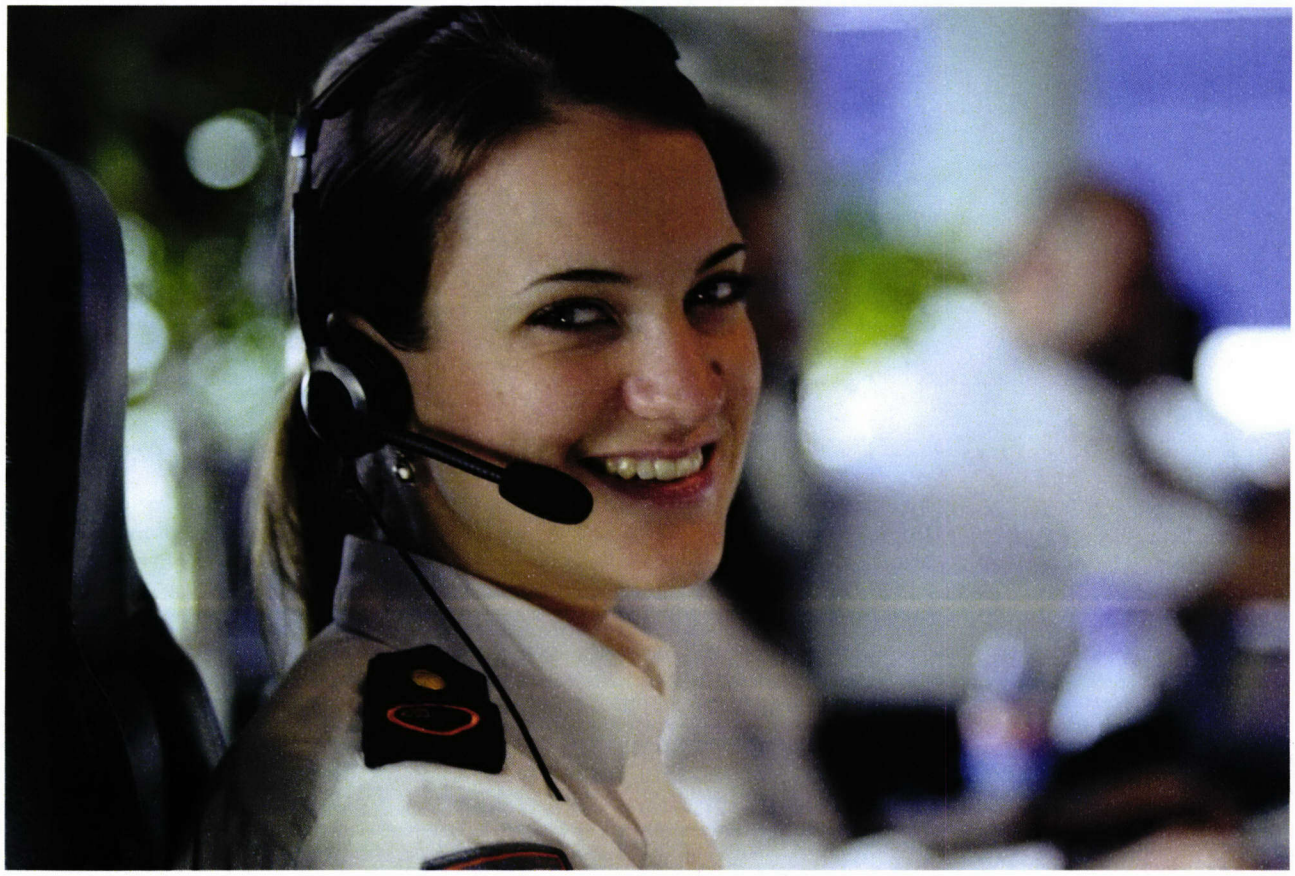
Toelichting mutatie 1e begrotingswijziging 2017 naar begroting 2018

Brandweerzorg Verschillenanalyse 1e BW 2017 -> Begroting 2018	Mutatie	waarvan structureel	waarvan incidenteel
	(* € 1.000,-)		
FLO verlaging	-411		-411
Hogere kapitaallasten	420	420	
Extra lasten 2e Loopbaanbeleid	60	60	
Vervallen projectkosten Evaluatie Tassen 2017	-101		-101
Lagere overige projectgelden	-115		-115
Inflatiecorrectie	656	656	
Totaal lasten	**509**	**1.136**	**-627**
Accres 2018 inwonerbijdragen	629	629	
FLO verlaging	-411		-411
Detachering 2017	-96		-96
Projectgelden	-115		-115
Totaal baten	**7**	**629**	**-622**
	-502	**-507**	**5**

Investeringen

Investeringen Brandweerzorg	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringen	3.573	11.172	10.141	4.207	3.748	2.453
Kapitaallasten	6.498	7.311	7.730	7.591	7.530	7.454

Meldkamer

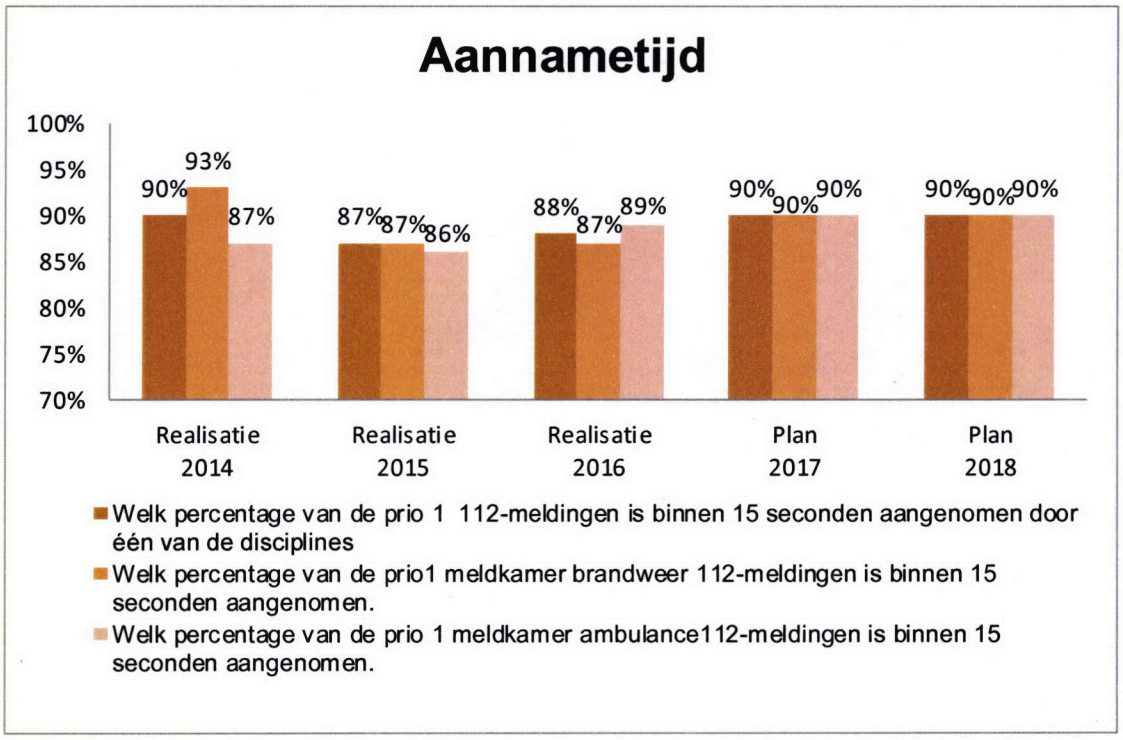


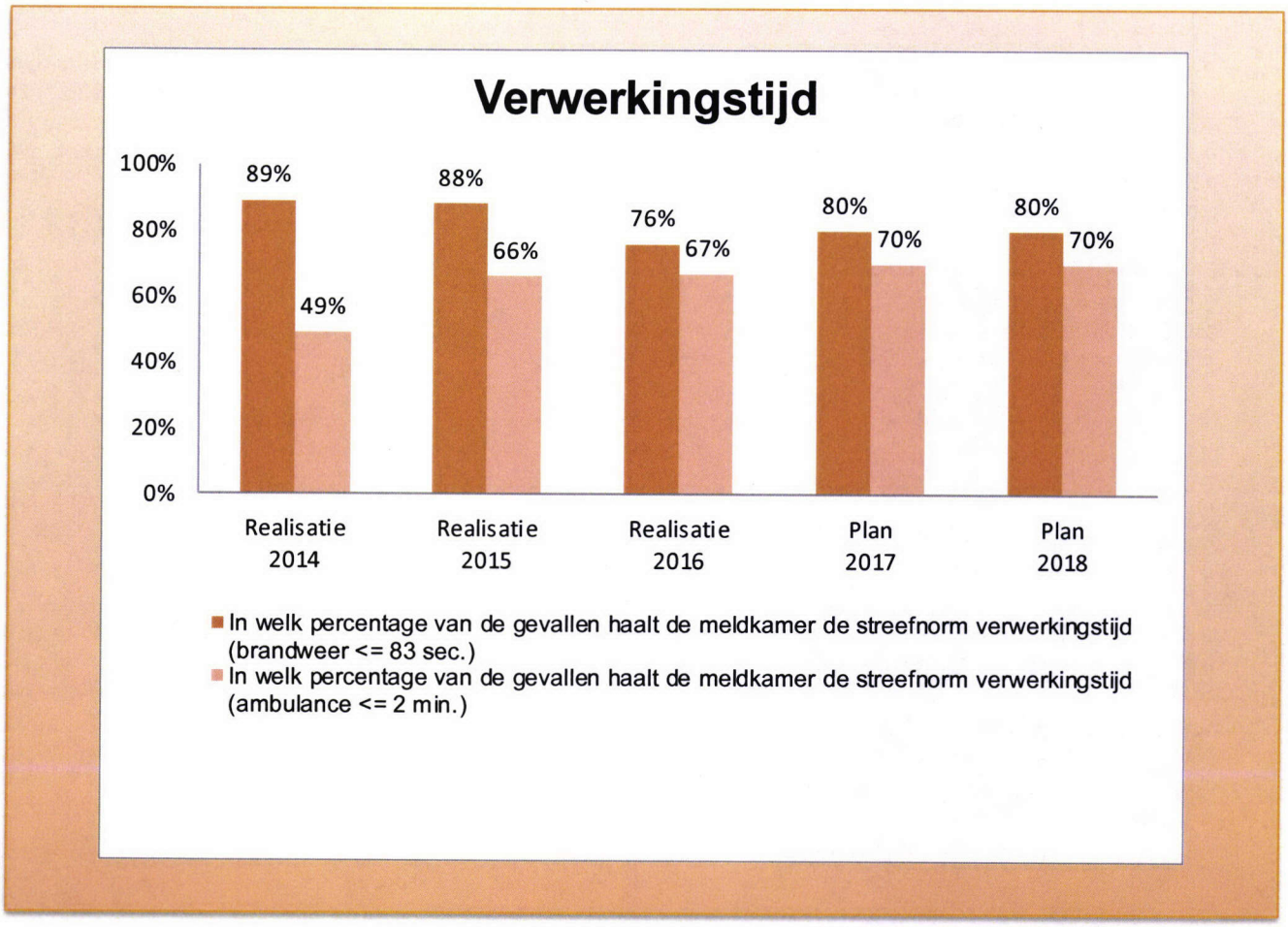
Programma
Meldkamer

Algemeen
In de veiligheid- en zorgketen vormt de gemeenschappelijke meldkamer een zeer belangrijke schakel. De rol en functie van de meldkamer in zowel het normale hulpverleningsproces als bij grootschalige incidenten is van groot belang gebleken. De meldkamer moet snel en zorgvuldig inspelen op de hulpvraag van de burger en tevens de operationele eenheden in het veld op adequate wijze aansturen en ondersteunen. Eén gemeenschappelijke meldkamer voor politie, brandweer en ambulance, waarbij werkprocessen en informatiestromen op elkaar zijn afgestemd, maakt hiervoor de weg vrij.

Bij (spoedeisende) incidenten bewerkstelligt de meldkamer onder alle omstandigheden een doelmatige en gecoördineerde inzet van de uitvoering van het hulpverleningsproces door een effectieve en efficiënte aansturing. In crisissituaties treedt de meldkamer op als coördinator die de operationele eenheden van de hulpverlening- en veiligheidsdiensten faciliteert bij hun inzet.

Samenvoeging Meldkamers en Landelijke Meldkamer Organisatie (LMO)
Naar verwachting wordt eind 2017 de samenvoeging van de meldkamers van Rotterdam en Dordrecht afgerond. In deze nieuwe organisatie werken de VRR, Politie, de Coöperatie AZRR, Veiligheidsregio ZHZ en de RAV ZHZ samen. De VRR is beheerder van deze nieuwe Meldkamer Rotterdam. De Meldkamer Rotterdam zal als eerste meldkamer in Nederland aansluiten op de landelijke ICT faciliteit van de Landelijke Meldkamer Organisatie (LMO) / Politie. Om deze complexe samenwerking goed te laten verlopen worden in 2017 afspraken gemaakt op het gebied van governance en aansturing. Doelstellingen voor de meldkamer worden door de gezamenlijke organisaties bepaald en besproken in het bestuurlijk overleg meldkamer.




Verwerkingstijd
100%
80%
60%
40%
20%
0%
89%
49%
88%
66%
76%
67%
80%
70%
80%
70%
Realisatie 2014
Realisatie 2015
Realisatie 2016
Plan 2017
Plan 2018
In welk percentage van de gevallen haalt de meldkamer de streefnorm verwerkingstijd (brandweer <= 83 sec.)
In welk percentage van de gevallen haalt de meldkamer de streefnorm verwerkingstijd (ambulance <= 2 min.)

Wat mag het kosten

Meldkamer (x € 1.000)	Realisatie 2016	Begroting 2017 1e wijziging	Begroting 2018 vóór corr. OVH	Begroting 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021
Personeel	6.194	5.904	5.924	4.939	4.939	4.939	4.939
Huisvesting	1.626	1.707	1.986	1.965	1.965	1.965	1.965
Middelen	847	918	126	101	101	101	101
Overige	1.656	2.387	3.518	3.039	3.039	3.039	3.039
Vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0	0
Overhead (v.a. 2018)				1.510	1.510	1.510	1.510
Totaal lasten	**10.323**	**10.915**	**11.553**	**11.553**	**11.553**	**11.553**	**11.553**

Toelichting mutatie 1e begrotingswijziging 2017 naar begroting 2018

Meldkamer Verschillenanalyse 1e BW 2017 -> Begroting 2018	Mutatie	waarvan structureel	waarvan incidenteel
	(* € 1.000,-)		
Stijging van de lasten agv samenvoeging meldkamers	1.478	1.478	
Beëindiging projectkosten samenvoeging meldkamers	-670		-670
Éenmalige des-investering activa in 2017	-171		-171
Totaal lasten	**637**	**1.478**	**-841**
Verhoging bijdragen Politie RR en regio ZHZ	1.478	1.478	
Beëindiging projectbaten samenvoeging meldkamers	-670		-670
Totaal baten	**808**	**1.478**	**-670**
	171	**0**	**171**

Investeringen

Investeringen Meldkamer (x € 1.000)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringen	110	3.719	0	0	0	0
Kapitaallasten	398	575	1.653	1.653	1.653	1.653

Vanaf 2018 is de VRR aangewezen als beheerder van de gezamenlijke meldkamer. Tegenover de stijging van de lasten staan de hogere bijdragen aan de meldkamer van de Politie, de Veiligheidsregio ZHZ en de RAV ZHZ.

Risico- & Crisisbeheersing

Programma
Risico- en Crisisbeheersing

Wat willen wij bereiken:

Hulpverlening op maat:
Doordat we een groot netwerk hebben op het gebied van rampen- en crisesbestrijding worden we gezien als de ideale partner om te coördineren bij maatschappelijke vraagstukken (bijv. Terrorismegevolgbestrijding en vluchtelingen)

Midden in de samenleving
Er is een plan van aanpak gereed op het gebied van cybersecurity.

Wat gaan wij daarvoor doen:

Hulpverlening op maat:
Leveren van coördinatie op maatschappelijke vraagstukken.

Alle hulpverleners zijn opgeleid in het kader van terrorismegevolgbestrijding.

Midden in de samenleving
De uitkomsten van het onderzoek naar cybersecurity worden vertaald in een plan van aanpak.

Crisisbeheersing	Realisatie 2016	Verwachting 2017	Verwachting 2018
Incidentbeheersing			
BRZO-oefeningen	5	6	6
ROT-oefeningen	7	6	6
ROT-sessies	12		
Workshops	8	6	6
Systeemtest	1	1	1
Copi-cursussen (Deltalinqs)	5	6	6
Verwachting aantal incidenten opgeschaald tot GRIP	27	20-30	20-30
Bijzonderheden 2016			
RTHA	1	-	-
Bestuurlijke oefeningen RBT en GBT	17	16	16
Bijzonderheden 2017			
Copi-tweedaagse	-	12	12
Ad-hoc	-	2	2
Bijzonderheden 2018			
volgt			

Wat mag het kosten

Risico- en crisisbeheersing (x € 1.000)	Realisatie 2016	Begroting 2017 1e wijziging	Begroting 2018 vóór corr. OVH	Begroting 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021
Personeel	2.511	2.689	2.711	629	600	601	603
Huisvesting	192	185	183	176	171	165	162
Middelen	250	125	144	118	126	127	126
Overige	555	784	810	728	721	719	719
Vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0	0
Overhead (v.a. 2018)				2.197	2.151	2.146	2.141
Totaal lasten	**3.508**	**3.781**	**3.848**	**3.848**	**3.768**	**3.759**	**3.751**

Toelichting mutatie 1e begrotingswijziging 2017 naar begroting 2018

Risico- & Crisisbeheersing Verschillenanalyse 1e BW 2017 -> Begroting 2018	Mutatie	waarvan structureel	waarvan incidenteel
	(* € 1.000,-)		
Toename kapitaallasten	16	16	
Inflatiecorrectie	50	50	
Totaal lasten	**66**	**66**	**0**
Hogere bijdrage BDUR	57	57	
Overige baten	9		9
Totaal baten	**66**	**57**	**9**
	0	**-9**	**9**

Investeringen

Investeringen Risico- en Crisisbeheersing (x € 1.000)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringen	0	112	266	113	38	0
Kapitaallasten	166	166	182	194	184	176

In de meerjarenraming dalen de personele lasten in 2019 als gevolg van een vervallen incidentele formatieplaats voor de jaren 2017 en 2018.

Begroting 2018

Deel 2

Paragrafen

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Paragraaf
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Algemeen

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) 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. 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 gaat niet alleen om risico's verzamelen in een spreadsheet, maar ook om actief met de risico's aan de slag gaan. 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 omschreven in het beleidsplan Risicomanagement (2014). Risicomanagement is een continu proces dat is opgenomen in de planning- & controlcyclus. Zowel in de halfjaarrapportage als in de begrotings- en jaarrekeningstukken worden de actuele risico's en beheersmaatregelen gerapporteerd. Per twee maanden wordt de voortgang van de beheersmaatregelen gemonitord. Het streven is om het risicobewustzijn binnen de organisatie te laten groeien en initiatieven op het gebied van risicomanagement zoveel mogelijk te 'clusteren'. 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 ongewenste gebeurtenis zich voordoet met een negatief gevolg in relatie tot de doelstelling en bedrijfsvoering van een organisatie.
- Er wordt een onderscheid gemaakt tussen incidentele en structurele risico's. Een structureel risico doet zich éénmalig voor, maar heeft een meerjarig effect op de organisatie. Op het moment dat het risico zich voordoet en de jaren erna heeft de organisatie nog te maken met de gevolgen het risico. Bijvoorbeeld het wegvallen van subsidies.
- 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.
- 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	> 2	Uitstekend
B	1,4 – 2,0	Ruim voldoende
C	1,0 – 1,4	Voldoende
D	0,8 – 1,0	Matig
E	0,6 - 0,8	Onvoldoende
F	< 0,6	Ruim onvoldoende

Wanneer gestreefd wordt naar een gezond weerstandsvermogen (verhouding tussen 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 weerstandvermogen primo 2018 worden berekend:

Weerstandscapaciteit primo 2018	
Stand Algemene Reserve	€ 7,3 miljoen
Stille reserves	nihil
Post onvoorzien in de begroting	nihil
Mogelijkheid tot verhoging bijdragen	negatief

$$\text{Ratio weerstandvermogen} = \frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit} = € 7{,}3 \text{ miljoen}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit} = € 6{,}1 \text{ miljoen}} = 1{,}20$$

Op basis van bovenstaande situatie kan de weerstandscapaciteit van de Veiligheidsregio primo 2018 worden gewaardeerd op 'voldoende' (1,0-1,4).

Paragraaf
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Eigen vermogen

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

Eigen Vermogen (in €)	Stand 31-12-16	Mutaties 2017	Stand 31-12-17	Mutaties 2018	Stand 31-12-18	Mutaties 2019	Stand 31-12-19	Mutaties 2020	Stand 31-12-20	Mutaties 2021	Stand 31-12-21
Algemene reserve	4.011.547	2.386.808	6.398.355	705.000	7.103.355		7.103.355		7.103.355		7.103.355
Algemene reserve - (deel Ambulance)	208.798		208.798		208.798		208.798		208.798		208.798
Bestemmingsreserves	2.296.476	-434.575	1.861.901	-60.000	1.801.901	-150.000	1.651.901	-250.000	1.401.901	-350.000	1.051.901
Nog te bestemmen resultaat	2.386.808	-1.681.808	705.000	-705.000	0	0	0	0	0	0	0
Totaal eigen vermogen	**8.903.629**	**270.425**	**9.174.054**	**-60.000**	**9.114.054**	**-150.000**	**8.964.054**	**-250.000**	**8.714.054**	**-350.000**	**8.364.054**

In de jaren 2018 tot en met 2021 zijn de volgende mutaties op de bestemmingsreserves gepland:

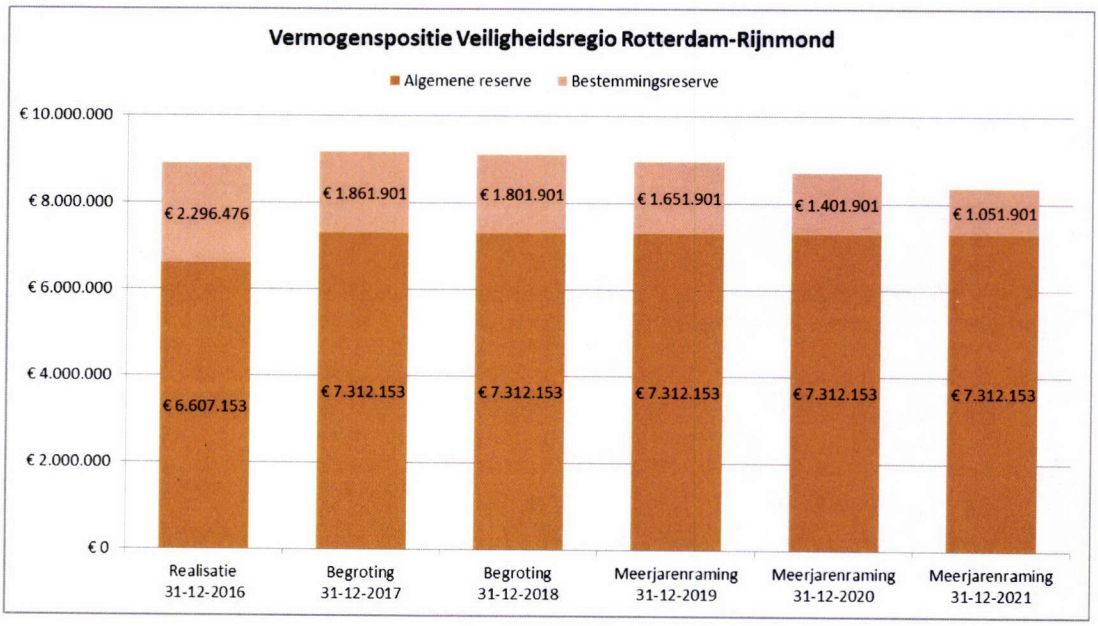
Bestemmingsreserves (in €)	Stand 31-12-16	Mutaties 2017	Stand 31-12-17	Mutaties 2018	Stand 31-12-18	Mutaties 2019	Stand 31-12-19	Mutaties 2020	Stand 31-12-20	Mutaties 2021	Stand 31-12-21
Additionele projecten GMK	171.575	-171.575	-		-		-		-		-
Nieuwe Kazerne Barendrecht	263.000	-263000	-		-		-		-		-
2e Loopbaanbeleid	1.861.901		1.861.901	-60.000	1.801.901	-150.000	1.651.901	-250.000	1.401.901	-350.000	1.051.901
Totaal	**2.296.476**	**-434.575**	**1.861.901**	**-60.000**	**1.801.901**	**-150.000**	**1.651.901**	**-250.000**	**1.401.901**	**-350.000**	**1.051.901**

Tweede loopbaanbeleid

De kosten van het 2e Loopbaanbeleid kunnen per jaar sterk verschillen en zullen ook afhankelijk zijn van de invulling door de organisatie en de deelnemende medewerkers. In de aanloopjaren zullen de totale kosten relatief laag zijn. De gevormde bestemmingsreserve dient ter dekking van de lasten in de piekjaren van het 2e loopbaanbeleid over de eerst komende jaren.

Ontwikkeling vermogenspositie

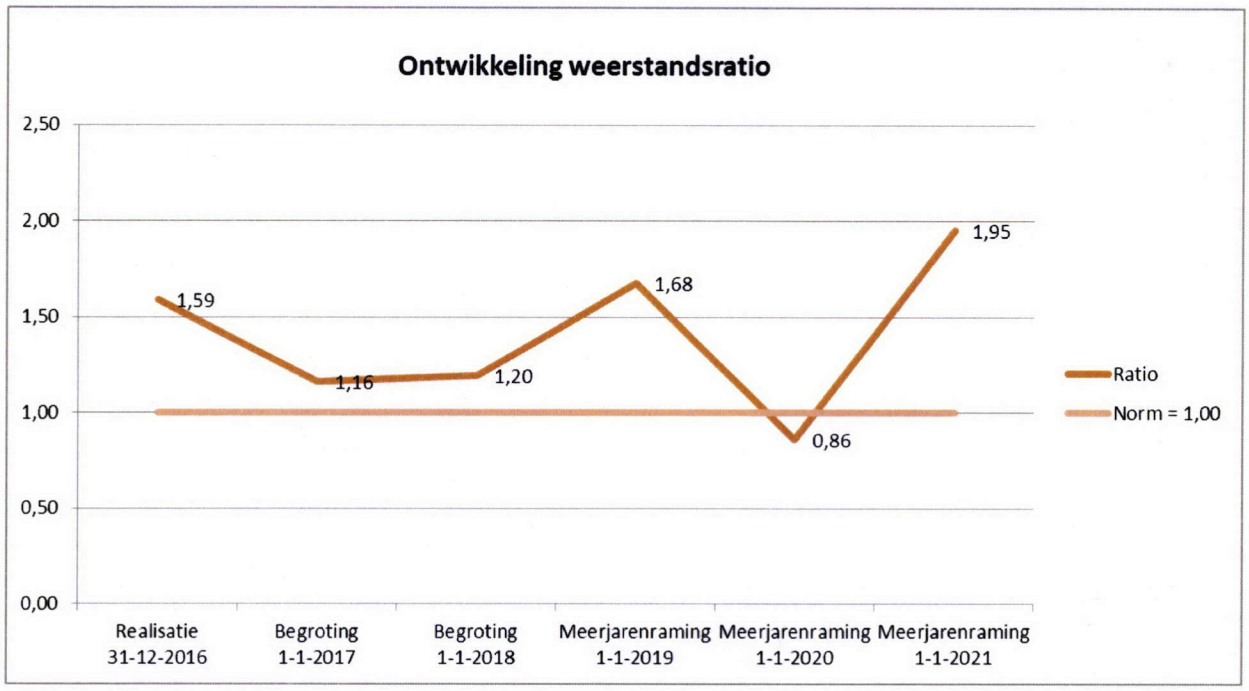
In onderstaand overzicht is de verwachte ontwikkeling van de vermogenspositie van de VRR weergegeven per ultimo van elk jaar.



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. Op basis van de huidige inschatting van de risico's is de beschikbare weerstandscapaciteit voldoende om in 2018 de risico's af te dekken.



Ontwikkeling van de beschikbare en benodigde weerstandscapaciteit

In onderstaand overzicht is de ontwikkeling van de algemene reserve van de VRR weergegeven. In de tabel is zichtbaar dat de VRR op basis van de huidige inzichten over voldoende weerstandscapaciteit beschikt. In 2020 heeft de VRR te maken met de overgang van de gezamenlijke meldkamer naar de Landelijke Meldkamerorganisatie en de aanbesteding van de ambulancezorg, waardoor de benodigde weerstandscapaciteit stijgt.

	Realisatie 31-12-2016	Begroting 1-1-2017	Begroting 1-1-2018	Meerjarenraming 1-1-2019	Meerjarenraming 1-1-2020	Meerjarenraming 1-1-2021
Beschikbaar (in €)	6.607.153	6.607.153	7.312.153	7.312.153	7.312.153	7.312.153
Benodigd (in €)	4.163.000	5.690.000	6.110.000	4.360.000	8.485.000	3.745.000
Ratio	1,59	1,16	1,20	1,68	0,86	1,95

In 2016 heeft de VRR ervoor gekozen om de risico's te waarderen in het jaar dat ze daadwerkelijk worden verwacht. Deze werkwijze geeft een realistischer beeld van de benodigde weerstandscapaciteit per jaar dan voorheen. Tot 2016 werden ook risico's meegenomen in de benodigde weerstandscapaciteit die zich pas in latere jaren zouden kunnen manifesteren. Bijvoorbeeld de overgang van de gezamenlijke meldkamer naar de Landelijke Meldkamerorganisatie. In het volgende overzicht zijn de risico's gewaardeerd waarvan de VRR verwacht dat ze in het begrotingsjaar zouden kunnen optreden.

Paragraaf
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Selectie van de belangrijkste risico's

Hierna volgt een selectie van de belangrijkste risico's. De gekwantificeerde structurele risico's hebben een wegingsfactor 2 meegekregen, omdat de effecten van deze risico's op meerdere jaren betrekking kunnen hebben.

Selectie van de belangrijkste risico's *(bedragen x € 1.000)*					
Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken	Soort risico	Bedrag	Wegings-factor
Vrijwaring van gemeenten voor aansprakelijkheid van niet verzekerbare risico's.			Incidenteel	3.750	1
Wegvallen inkomsten Openbaar Meldsysteem (OMS).		Het Dagelijks Bestuur van het Veiligheidsberaad heeft een (juridisch) onderzoek laten uitvoeren naar het eigenaarschap van de OMS-taak. Aanleiding was eind 2015 de vraag of de OMS-taak onderdeel moet zijn van de Landelijke Meldkamerorganisatie (LMO) of van de Veiligheidsregio's. Naar aanleiding van de uitkomst van het onderzoek is vanuit Brandweer Nederland gevraagd om een second opinion. De uitkomst van de second opinion is dat er geen wettelijke basis is voor het uitvoeren van de OMS-taak door de Veiligheidsregio's. Er dient serieus rekening te worden gehouden met het feit dat het vanaf 2018 juridisch niet langer zal zijn toegestaan om op de huidige wijze OMS voort te zetten. Europese regelgeving verzet zich tegen de huidige werkwijze. Wanneer het risico zich daadwerkelijk voordoet dan betekent dit een verlies aan inkomsten. Dit probleem geldt overigens voor alle Veiligheidsregio's. Gezamenlijk wordt juridisch nagegaan of er mogelijkheden zijn om het probleem te voorkomen.	Structureel	1.200	1
Gevolgen van (veranderde) wet- en regelgeving niet tijdig op kunnen vangen.	Medewerkers worden voortdurend opgeleid. Daarnaast wordt contact gehouden met diverse netwerken voor informatieuitwisseling en samenwerking op diverse terreinen.		Incidenteel	1.000	1
Samenvoeging meldkamers Zuid-Holland Zuid en Rotterdam-Rijnmond.		Een verlate oplevering van het communicatiesysteem C2000 leidt tot een vertraging van de ingebruikname van de samengevoegde meldkamers Rotterdam-Rijnmond en Zuid-Holland Zuid. Hierover worden gesprekken gevoerd met het Ministerie van Veiligheid & Justitie. De vertraging kost circa 300.000. euro per maand. De kosten hebben betrekking op de huur en overige projectkosten. De huurperiode loopt vanaf november 2017 t/m februari 2018. In het bedrag is alleen het aandeel van de VRR meegenomen.	Structureel	350	2
Samenvoeging meldkamers Zuid-Holland Zuid en Rotterdam-Rijnmond.		De ROC-ruimte (Regionaal Operationeel Centrum) wordt later opgeleverd als gevolg van de specifieke eisen die gesteld worden door de Landelijke Meldkamerorganisatie. Bij de opbouw van de meldkamer wordt de projectorganisatie geconfronteerd met hogere kosten. Het uitgangspunt is dat het Ministerie van Veiligheid en Justitie vooralsnog voor deze meerkosten verantwoordelijk is, hierover vindt nog overleg plaats met het Ministerie. In het bedrag is alleen het aandeel van de VRR opgenomen.	Structureel	750	2
Vertraagd tempo en of onvoldoende aanpassing bijdragen van stakeholders van de VRR t.b.v. kostenontwikkeling.			Structureel	500	2
Wegvallen en niet toereikend zijn van subsidie Impuls omgevingsveiligheid.	De VRR is jaarlijks in gesprek met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om structurele financiering te krijgen voor de uitvoering van de structurele taken.	Voor 2018 is nog niet bekend of de VRR een subsidie Impuls Omgevingsveiligheid zal ontvangen en wat de hoogte van het subsidiebedrag zal zijn.	Structureel	300	2
Wegvallen en niet toereikend zijn van gelden Landelijk Expertisecentrum (LEC).	De VRR is jaarlijks in gesprek met het Ministerie van Veiligheid en Justitie om in ieder geval tot en met 2018 structurele financiering te krijgen voor de uitvoering van structurele taken.	Voor 2018 is nog niet bekend of de VRR LEC-gelden zal ontvangen en wat de hoogte van de LEC-gelden zal zijn.	Structureel	320	2
Niet voldoen aan de zorgnorm door de ambulancedienst (te laat komen). De Nederlandse Zorgautoriteit kan een (straf)korting opleggen indien de norm voor aanrijtijden niet wordt gehaald.	Binnen de ambulancedienst wordt voortdurend onderzocht op welke wijze de zorgnorm kan worden gehaald. Getracht wordt de beschikbare capaciteit zo goed mogelijk te verdelen door dynamisch ambulancemanagement en de wachttijden in het besteld vervoer terug te dringen.	Er wordt gewerkt aan een optimale verhouding tussen inzet van extra diensten en prestaties.	Incidenteel	820	1
Bestaansrecht organisatie.	De organisatie zal ruim van te voren anders moeten worden ingericht voordat de ontvlechting (meldkamer en ambulancezorg) van een aantal basistaken plaatsvindt.		Structureel	p.m.	

Paragraaf
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Toekomstige ontwikkelingen en risico's
Hieronder volgen ontwikkelingen die in de komende jaren van invloed kunnen zijn op de VRR-organisatie, maar waarvan de consequenties nog niet geheel duidelijk zijn.

CAO-wijziging en het 2e loopbaanbeleid

De bonden en werkgever Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) hebben op hoofdlijnen een principeakkoord bereikt over de aanpassing van het FLO-overgangsrecht; een soort vroegpensioen-regeling voor brandweerpersoneel in de uitrukdienst. Er is overeenstemming bereikt over langer doorwerken en nieuwe uittredeleeftijden, en het pensioen – en AOW-gat dat gerepareerd wordt. Op korte termijn worden de hoofdlijnen uitgewerkt tot een compleet onderhandelaarsakkoord, dat aan de verschillende achterbannen kan worden voorgelegd.

Een compleet beeld van de financiële consequenties is nog niet bekend. De eerste berekeningen wijzen erop dat de totale regeling minimaal 20 tot 25 miljoen extra zal gaan kosten voor de gemeenten. In de meerjarenraming wordt geen rekening gehouden met deze extra kosten tenzij de volledige berekening hiervan tijdig bekend is. Overigens zal per gemeente een berekening gemaakt worden, verdeeld over de jaren waarin de kosten zich zullen voordoen.

Indexering van de lasten

Bij dit risico gaat het om eventuele overeengekomen cao-wijzigingen en prijsbijstellingen conform te verwachte inflatiecorrectie. Deze lastenstijging kan niet altijd worden gedekt uit het accres op de gemeentelijke bijdragen en de stijging van de BDuR-bijdrage.

Overdracht Landelijke meldkamerorganisatie (LMO) in 2020

Begin 2016 heeft het Ministerie van Veiligheid en Justitie in een brief medegedeeld dat 2020 de streefdatum is voor inwerkingtreding van de LMO. Vertraging van de overdracht van de meldkamer aan de LMO kan leiden tot extra kosten.

Aanbesteding ambulancevervoer 2020 en Coöperatie AZRR U.A.

Begin 2016 heeft de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport de Tweede Kamer geïnformeerd dat zij voornemens is de werking van de Tijdelijke wet ambulancezorg (Twaz) met een periode van 2 jaar te verlengen tot en met 2019. In de overleggen met Ambulancezorg Nederland (AZN) en Zorgverzekeraars Nederland (ZN) is duidelijk geworden dat de omgeving waarin de ambulancezorg opereert nog volop in beweging is en dat dit nog steeds onzekerheden meebrengt over de toekomstige rolverdeling tussen partijen en de taakuitoefening door de ambulancesector. De Minister heeft in overleg met AZN en ZN het onderzoeksbureau SiRM gevraagd om te onderzoeken wat de voordelen en aandachtspunten zijn van een tweetal scenario's; in scenario 1 bepaalt de Minister wie de ambulancezorg aanbiedt en in scenario 2 bepalen de zorgverzekeraars via contractering wie de ambulancezorg in de regio aanbiedt.

Beroepsziekte

Beroepsziekte bij de brandweer wordt niet meegenomen in het overzicht van risico's, maar apart vermeld. Reden is dat er nog geen causaal verband is aangetoond dat brandweermannen een verhoogde kans hebben op een vorm van kanker. Op het moment dat een claim wordt ingediend, zal de VRR een voorziening treffen. In de regio Rotterdam-Rijnmond worden via het platform arbeidshygiëne maatregelen genomen voor veilig en schoon werken. Het gaat hierbij om maatregelen op organisatorisch en materieel gebied. Daarnaast wordt geïnvesteerd in de mensfactor, hierbij gaat het om bewustwording en discipline. Samen met de werkvloer wordt een aantal pilots en proeven uitgevoerd.

Paragraaf
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Arbeidshygiëne

In de afgelopen decennia is er veel aandacht besteed aan persoonlijke beschermingsmiddelen voor brandweermensen. De aandacht ging hier vooral naar adembescherming ter voorkoming van inhalatie van gevaarlijke stoffen en beschermende kleding, ter voorkoming van brandwonden. Recent is gebleken dat er nog een aantal grote risico's buiten beeld is gebleven, namelijk de opname van kankerverwekkende stoffen via de huid en de gevolgen van hittestress. In met name Noord-Amerika en Scandinavië zijn onderzoeken uitgevoerd waaruit de conclusie wordt getrokken dat bepaalde typen kanker meer voorkomen bij brandweermensen. De oorzaken worden hier met name gelegd bij de hygiëne rond brandbestrijding en de opname van kankerverwekkende stoffen door de huid, waarbij de toename van de lichaamstemperatuur als gevolg van het werken in hitte en daarmee het openstaan van de poriën, dit proces versnellen.

Er zijn inmiddels diverse regio's actief bezig met praktische maatregelen met betrekking tot schoon werken, incidentbestrijding, oefeninstructeurs en het logistieke proces rond de verwerking van vervuilde beschermingsmiddelen. Een aantal oefencentra heeft de handen ineen geslagen en al een aantal maatregelen ingevoerd.

In de regio Rotterdam-Rijnmond worden via het platform arbeidshygiëne maatregelen genomen voor veilig en schoon werken. Het gaat hierbij om maatregelen op organisatorisch en materieel gebied. Daarnaast wordt geïnvesteerd in de mensfactor, hierbij gaat het om bewustwording en discipline.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO)

Het huidige omgevingsrecht is verdeeld over tientallen wetten en honderden AMvB's en ministeriële regelingen. In 2019 treedt de Omgevingswet in werking. Deze wet is een omvangrijke stelselherziening van het omgevingsrecht waarbij al deze wetten en AmvB's worden ondergebracht in één wet en vier AMvB 's. Ten opzichte van het huidige Wabo-stelsel worden geen andere of nieuwe vergunningplichtige activiteiten in het leven geroepen. De omgevingsvergunning bouwt voort op en is een verdere uitbouw van de omgevingsvergunning uit de huidige Wabo. Met de omgevingsvergunning worden activiteiten vergund.

Uitgangspunt van de Omgevingswet is echter dat zoveel mogelijk wordt volstaan met het stellen van algemene regels. Een vergunning moet eerder een uitzondering worden dan de regel zijn.

Omdat nog onduidelijk is in welke mate de uitvoering van de nieuwe wetgeving invloed zal hebben op de opbrengsten uit vergunningenverlening door de VRR, zal in de meerjarenraming geen rekening worden gehouden met een daling van de opbrengsten.

Samenwerking Reddingsbrigade Nederland bij waterhulpverlening

De minister van Veiligheid en Justitie is van mening dat de veiligheidsregio's als taak hebben de rampenbestrijding en crisisbeheersing te organiseren (Wet Veiligheidsregio's artikel 10) en dat waterhulpverlening hier onderdeel vanuit maakt. Concreet is de minister van mening dat de Reddingsbrigades onderdeel van de veiligheidsregio's moeten uitmaken en dat de regio's deze taak moeten financieren. Met de komst van de Wet veiligheidsregio's heeft de Reddingsbrigade Nederland de organisatie van de reddingsbrigades zich omgevormd tot 25 regionale eenheden, i.c. de Regionale Voorziening Reddingsbrigade (RVR). Momenteel voorziet de minister in een tijdelijke financiële bijdrage voor de reddingsbrigades. Naar verwachting draagt de minister de taak van de Reddingsbrigades op 1 januari 2018 over aan de veiligheidsregio's zonder het hierbij behorende budget. Dit betekent dat de Veiligheidsregio's moeten bijdragen aan de kosten. Hoe de verdeling zal uitvallen, hangt af van de afstemming met andere regio's. Ondanks de terughoudendheid van het bestuur van de VRR lijkt het erop dat deze taak vanaf 2018 toch ondergebracht gaat worden bij de Veiligheidsregio's.

Herijking bijdrage Instituut Fysieke Veiligheid (IFV)

Jaarlijks wordt door de Veiligheidsregio's een bijdrage gedaan aan het Instituut Fysieke Veiligheid Deze bijdrage was voor het jaar 2016 € 570.k. Het ziet ernaar uit dat deze bijdrage in de toekomst zal stijgen. Een eerste indicatie geeft een stijging van ongeveer 200k.weer.

Paragraaf
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Financiële kengetallen
Met ingang van 2015 dienen in de jaarstukken 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. ***De 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 kapitaalslasten) 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 2018	Verloop van de kengetallen					
Kengetallen:	Jaarverslag 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Raming 2019	Raming 2020	Raming 2021
Netto schuldquote	34%	34%	38%	36%	33%	29%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	34%	34%	38%	36%	33%	29%
Solvabiliteitsratio	11%	12%	12%	12%	13%	13%
Structurele exploitatieruimte	0%	0%	0,1%	0,2%	0,1%	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, 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. Op basis van huidige inzichten zijn de baten toereikend.

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. De netto schuldquote van de VRR valt binnen de normale bandbreedte (0%-100%) van de VNG. Het inkomen van de VRR is toereikend om aan de schuldverplichtingen te voldoen. De weerstandsratio is voldoende waardoor er geen aanpassing nodig is van de solvabiliteit. Op basis van de huidige inzichten zijn de structurele baten toereikend om de structurele lasten (waaronder rente en aflossing van leningen) af te dekken.

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

EMU Saldo

Met ingang van het begrotingsjaar 2018 is conform de vernieuwing BBV de ontwikkeling van het EMU-saldo voor de drie jaren volgend op het begrotingsjaar vereist in de meerjarenbegroting van gemeenschappelijke regelingen.

EMU-saldo 2017-2021 *(bedragen x € 1.000)*					
Omschrijving	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
1 Exploitatiesaldo **vóór** toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	271	-60	-150	-250	-350
2 Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	7.764	9.252	9.345	9.280	9.333
3 Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0	76	133
4 Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	11.366	11.168	7.171	5.001	2.504
5 Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0	0	0
6 Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa: Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), **voor zover niet op exploitatie verantwoord**	0	0	0	0	0
7 Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0	0	0
8 Baten bouwgrondexploitatie: Baten voorzover transacties **niet op exploitatie verantwoord**	0	0	0	0	0
9 Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreft	510	1.404	163	0	0
10 Lasten ivm transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0	0	0
11 Verkoop van effecten: a. Gaat u effecten verkopen? b. Zo ja wat is de verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie?	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Berekend EMU-saldo	**-3.841**	**-3.380**	**1.861**	**4.105**	**6.612**

Op basis van de huidige inzichten zal vanaf 2019 het EMU-saldo positief zijn. Dit wordt verklaard door minder investeringen, terwijl de afschrijvingen vrijwel gelijk blijven. Met het Rijk is er een macronorm voor het EMU-saldo van decentrale overheden afgesproken. Deze bedraagt voor 2017 -0,3% van het bbp. Sinds 2016 wordt de macronorm niet meer verdeeld over de decentrale overheidslagen.
Derhalve worden er sinds 2016 geen referentiewaarden meer voor individuele overheden bepaald, in tegenstelling tot de jaren voorafgaand aan 2016.

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 2016**	**Begroting 2017**	**Begroting 2018**	**MJR 2019**	**MJR 2020**	**MJR 2021**
Vaste Activa						
Materiële vaste activa	54.221	57.823	59.739	57.565	53.286	46.457
Waarborgsommen	52	52	52	52	52	52
Vlottende Activa						
Voorraden	354	354	354	354	354	354
Uitzettingen < 1 jaar	25.348	20.757	14.771	15.098	11.669	13.806
Overlopende activa	3.186	3.186	3.186	3.186	3.186	3.186
Liquide middelen	135	135	135	135	135	135
TOTAAL ACTIVA	**83.296**	**82.307**	**78.238**	**76.390**	**68.682**	**63.989**
PASSIVA	**Jaarverslag 2016**	**Begroting 2017**	**Begroting 2018**	**MJR 2019**	**MJR 2020**	**MJR 2021**
Vaste Passiva						
Algemene Reserve	4.220	6.607	7.312	7.312	7.312	7.312
Overige bestemmingsreserves	2.296	1.862	1.802	1.652	1.402	1.052
Nog te bestemmen resultaat	2.387	705	0	0	0	0
Voorzieningen	2.352	1.842	438	274	350	483
Leningen > 1 jaar	50.410	49.660	47.055	45.521	37.987	33.511
Vlottende Passiva						
Schulden < 1 jaar	21.631	21.631	21.631	21.631	21.631	21.631
TOTAAL PASSIVA	**83.296**	**82.307**	**78.238**	**76.390**	**68.682**	**63.989**

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

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 bezien 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 sturing- 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 overschrijding.

Kasgeldlimiet 2018 (bedragen x € 1.000)	**1e kw**	**2e kw**	**3e kw**	**4e kw**	**2018**
Grondslag :					
Omvang begroting 2018	126.597	126.597	126.597	126.597	126.597
Toegestane kasgeldlimiet					
in procenten van de grondslag	8,2%	8,2%	8,2%	8,2%	8,2%
in bedrag	-10.381	-10.381	-10.381	-10.381	**-10.381**
Toetsing :					
Omvang vlottende korte schuld (a.)	-21.631	-21.631	-21.631	-21.631	**-21.631**
Af: Vlottende middelen (b.)	18.498	18.498	18.498	18.498	**18.498**
Saldo netto vlottende schuld (2-3)	-3.133	-3.133	-3.133	-3.133	**-3.133**
Ruimte	7.248	7.248	7.248	7.248	**7.248**

Bovenstaande prognose voorziet dat de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond in 2018 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 2018-2021 (bedragen x € 1.000)	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Netto renteherziening op vaste schuld (o/g./.u/g)	-	-	-	-
Netto aangetrokken/uitgezette lange middelen	-	-	-	-
./. Aflossingen	-2.605	-4.534	-4.534	-4.477
Renterisico	**-2.605**	**-4.534**	**-4.534**	**-4.477**
Stand van de vaste schuld ultimo jaar	47.055	45.521	37.987	33.510
Percentage cf. regeling	20%	20%	20%	20%
Renterisiconorm (2017)	**-9.411**	**-9.104**	**-7.597**	**-6.702**
Renterisico	**-2.605**	**-4.534**	**-4.534**	**-4.477**
Norm	**-9.411**	**-9.104**	**-7.597**	**-6.702**
Toetsing renterisiconorm:	**6.806**	**4.570**	**3.063**	**2.225**

Bovenstaande prognose voorziet dat de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond in 2018 en in de volgende jaren binnen de grenzen van de renterisiconorm opereert.

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	rente %	Stand 31-12-16	Stand 31-12-17	Stand 31-12-18
1 - ABN AMRO	4,36	-	-	-
2 - BNG	4,00	10.000.000	-	-
3 - ABN AMRO	4,18	937.500	187.500	-
4 - BNG	5,55	0	-	-
5 - BNG	3,29	230.400	172.800	115.200
6 - BNG	5,89	725.000	676.667	628.334
7 - BNG	3,62	1.404.000	1.310.400	1.216.800
8 - BNG	5,40	1.032.850	993.125	953.400
9 - BNG	3,72	1.728.750	1.671.125	1.613.500
10 - BNG	2,90	8.000.000	7.333.333	6.666.667
11 - BNG	2,93	8.666.667	8.000.001	7.333.335
12 - BNG	1,39	7.000.000	6.500.000	6.000.000
13 - BNG	1,41	7.500.000	7.000.000	6.500.000
14 - BNG	1,20	-	9.250.000	8.250.000
15 - Politie	0,76	3.185.000	6.565.000	7.778.000
Totaal		**50.410.168**	**49.659.951**	**47.055.236**

Lening 5 t/m 9
Ter financiering van de overdracht van de activa van voormalig district Waterweg zijn tevens een aantal langlopende leningen overgenomen die lopen bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

Leningen 10 t/m 13
Ter dekking van de financieringsbehoefte voor investeringen is voor een totaalbedrag van € 35.mln. aan nieuwe langlopende leningen afgesloten.

Lening 14
Deze lening is afgesloten ter aflossing van lening 2 op 2 januari 2017

Lening 15
Deze lening maakt onderdeel uit van het project 'samenvoegen meldkamers VRR/ZHZ', dat samen met de veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid, Regionale Ambulancevoorziening Zuid-Holland Zuid en de Nationale Politie wordt uitgevoerd en zal oplopen tot een (nominaal) bedrag van € 8,2 mln.

Financiering

Rentegevoeligheid

De VRR heeft ultimo 2016 nog een derivaat overeenkomst lopen bij de ABN-AMRO, welke is gekoppeld aan lening nummer 3 met een hoofdsom van € 7,5 mln. De looptijd is gelijk aan die van de lening, waardoor het derivaat bij de aflossing van de lening in 2018 komt te vervallen. De fixatierente die wordt gehanteerd betreft de 3 maands-euribor-rente, waarbij de renteverrekening per kwartaal plaatsvindt.

Kredietfaciliteiten

Voor incidentele overschrijdingen van de rekening bij de ABN-AMRO bank is er een rekening-courantkrediet beschikbaar van € 1,5 mln. Dit rekening-courantkrediet kan ook worden gebruikt voor het opnemen van kasgeldleningen. Hiervoor is een separate kasgeldovereenkomst afgesloten. Aangezien vanaf 2016 kosten in rekening gebracht worden voor het aanhouden van het kredietlimiet en hier geen of nauwelijks gebruik van wordt gemaakt, is besloten deze faciliteit op te zeggen.

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.

De introductie van het schatkistbankieren heeft tot gevolg dat de bij de ABN-AMRO bank aangehouden daggeldrekeningen sinds 14 december 2013 niet meer worden gebruikt.

Paragraaf
Kapitaalgoederen

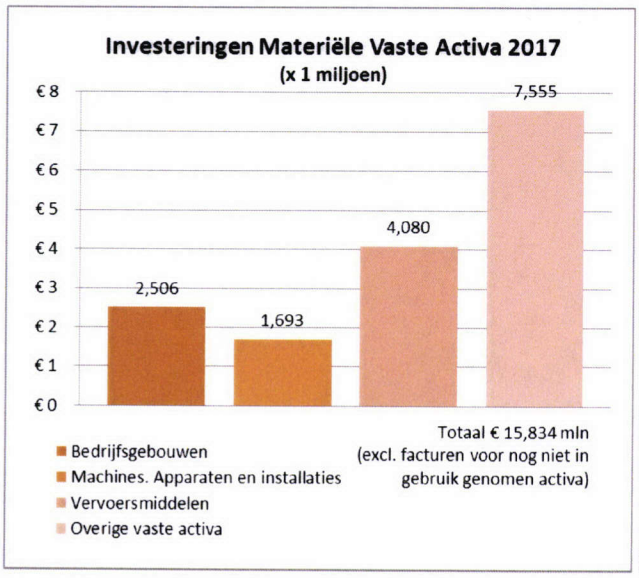
Van de vijf in het Besluit Begroting en Verantwoording genoemde kapitaalgoederen (Wegen, Riolering, Water, Groen en Gebouwen) is alleen de post gebouwen van toepassing op de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. In deze paragraaf wordt naast de post gebouwen ook aandacht besteed aan materieel.

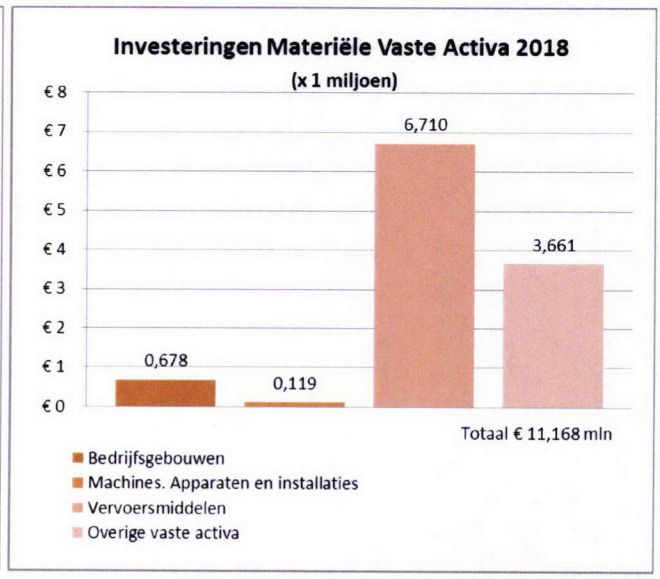
Waarderingsgrondslagen en afschrijvingsmethodiek

Conform artikel 59 van het Besluit Begroting en Verantwoording worden alle materiële vaste activa met een economisch nut geactiveerd. Investeringen 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, welke nog niet in gebruik is genomen. Tot moment van ingebruikname wordt er niet op afgeschreven.

Overzicht verloop materiële vaste activa

Omschrijving	Boekwaarde 31-12-2016	Investering 2017	Afschrijving 2017	Boekwaarde 31-12-2017	Investering 2018	Afschrijving 2018	Boekwaarde 31-12-2018
Grond en terreinen	2.419.362	0	0	2.419.362	0	0	2.419.362
Bedrijfsgebouwen	17.675.939	2.505.782	1.054.265	19.127.455	677.600	1.171.376	18.633.680
Machines, apparaten en installaties	2.620.601	1.693.374	414.834	3.899.141	119.427	460.579	3.557.990
Vervoersmiddelen	17.308.047	4.080.201	2.812.287	18.575.961	6.710.165	2.871.312	22.414.814
Overige materiële vaste activa	9.728.767	7.554.884	3.482.584	13.801.067	3.660.894	4.748.447	12.713.514
Subtotaal Activa in gebruik	**49.752.716**	**15.834.241**	**7.763.970**	**57.822.987**	**11.168.086**	**9.251.713**	**59.739.360**
Activa in Ontwikkeling	4.468.533	-4.468.533		0			0
Totaal Materiële Vaste Activa	**54.221.249**	**11.365.708**	**7.763.970**	**57.822.987**	**11.168.086**	**9.251.713**	**59.739.360**
Rente			1.416.716			1.437.470	
Kapitaallasten			**9.180.686**			**10.689.183**	





Meerjarenoverzicht

Investeringsverloop	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gronden en terreinen	7.745	0	0	0	0	0
Bedrijfsgebouwen	1.317.452	2.505.782	677.600	66.838	75.631	0
Machines. Apparaten en installaties	961.291	1.693.374	119.427	159.747	40.829	0
Vervoersmiddelen	926.394	4.080.201	6.710.165	3.202.057	3.716.680	413.950
Overige vaste activa	1.185.015	7.554.884	3.660.894	3.743.168	1.168.309	2.089.712
Activa in gebruik	**4.397.897**	**15.834.241**	**11.168.086**	**7.170.810**	**5.001.449**	**2.503.662**
Activa in ontwikkeling	4.468.533	-4.468.533	0	0	0	0
Totaal investeringen	**8.866.430**	**11.365.708**	**11.168.086**	**7.170.810**	**5.001.449**	**2.503.662**

Onderhoud en beheer huisvesting
Het overgrote deel van de panden die de VRR in gebruik heeft, wordt gehuurd. De verhuurders zijn hoofzakelijk 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. Er wordt gewerkt met een planning voor het groot onderhoud. Hiervoor wordt tweejaarlijks een quickscan gemaakt 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 VRR is verantwoordelijk voor het hebben van een (recent) meerjarig onderhoudsplan en maakt hiervoor gebruik van een onderhoudsbeheerssysteem. Voor alle panden is een meerjarig onderhoudsplan opgesteld alsmede de kwalificatie waaraan het pand moet voldoen. Tweejaarlijks worden de panden door een onafhankelijke partij geïnspecteerd op werktuigbouwkundige, bouwkundige en elektrotechnische aspecten. Ook toetst men of voldaan wordt aan de arbo eisen. De uitkomsten worden in het onderhoudsbeheersysteem 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.

Paragraaf
Bedrijfsvoering

Algemeen
Bij de VRR werkt iedereen 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 hierbij ondersteunen. Daarnaast staan er een aantal thema's centraal. We werken in vertrouwen, gaan voor vakmanschap en staan in verbinding. "Uitgaan van vertrouwen" betekent dat medewerkers verantwoordelijkheid krijgen en nemen. "In verbinding staan" betekent dat medewerkers van de VRR de samenwerking zoeken met collega's en de externe omgeving. Ook bij de bedrijfsvoering wordt rekening gehouden met deze thema's.

Human Resources

Organisatie ontwikkeling
In 2016 is er een uitgebreid organisatie onderzoek gehouden middels een visitatie. In het bijbehorende eindrapport is aangegeven, dat wij succesvol zijn in het realiseren van onze "maatschappelijke opdracht en de ontwikkeling van onze organisatie. Het is belangrijk dat die beweging goed wordt voortgezet. Het is de bedoeling om dit vooral SAMEN te doen. Samen met onze kernpartners, medewerkers, burgers en bedrijven. Onder het motto rust in de structuur, ruimte in de cultuur wordt in 2017 verkend hoe binnen de VRR nog meer verbinding gelegd kan worden tussen de verschillende directies, afdelingen en culturen. De uitdaging wordt om hier een slag in te slaan zonder een geheel nieuw traject op te zetten, maar juist voort te bouwen op de toch al ingeslagen trajecten, zoals werken volgens de bedoeling en geven en nemen van verantwoordelijkheid. In 2018 gaan we aan de slag met de resultaten van deze verkenning.

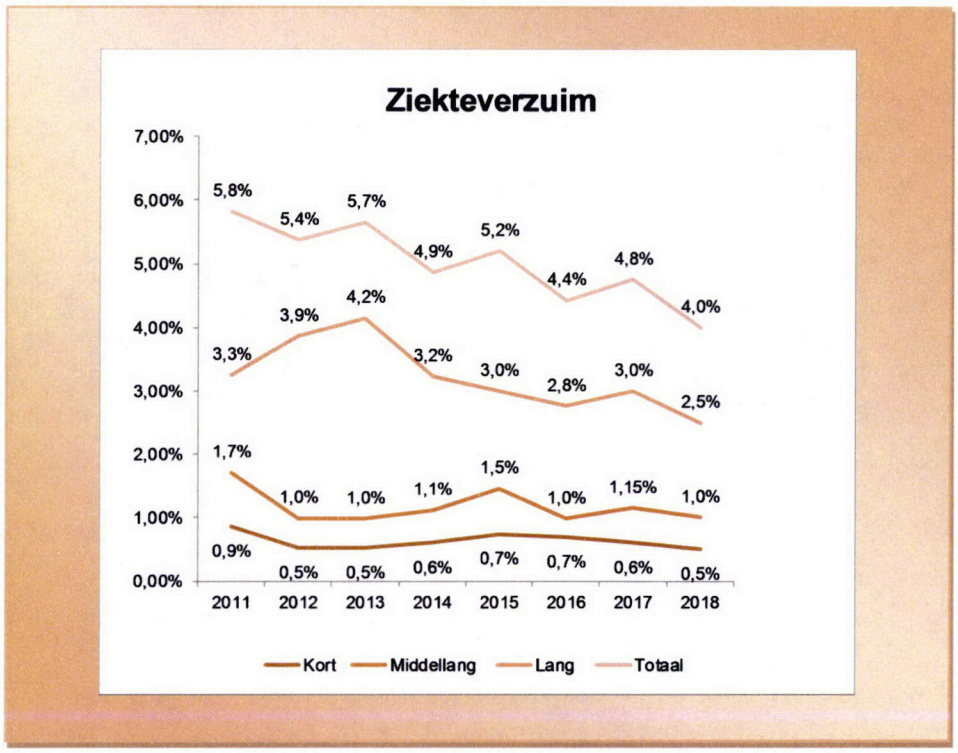
Duurzame inzetbaarheid
Levensfase bewust beleid is een belangrijk thema in het kader van goed werkgeverschap en krijgt de komende jaren veel aandacht. Duurzame inzetbare werknemers zijn werknemers die nu en in de toekomst gezond, gemotiveerd, competent en productief aan het werk kunnen zijn om de eigen 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. Cruciaal in het realiseren van duurzaam inzetbare medewerkers is de dialoog tussen werkgever en werknemer. In deze dialoog gaan leidinggevende (werkgever) en medewerker met elkaar in gesprek over de vier elementen, die van invloed zijn op de inzetbaarheid van de medewerker in relatie tot hun eigen ambities en die van de organisatie te weten:

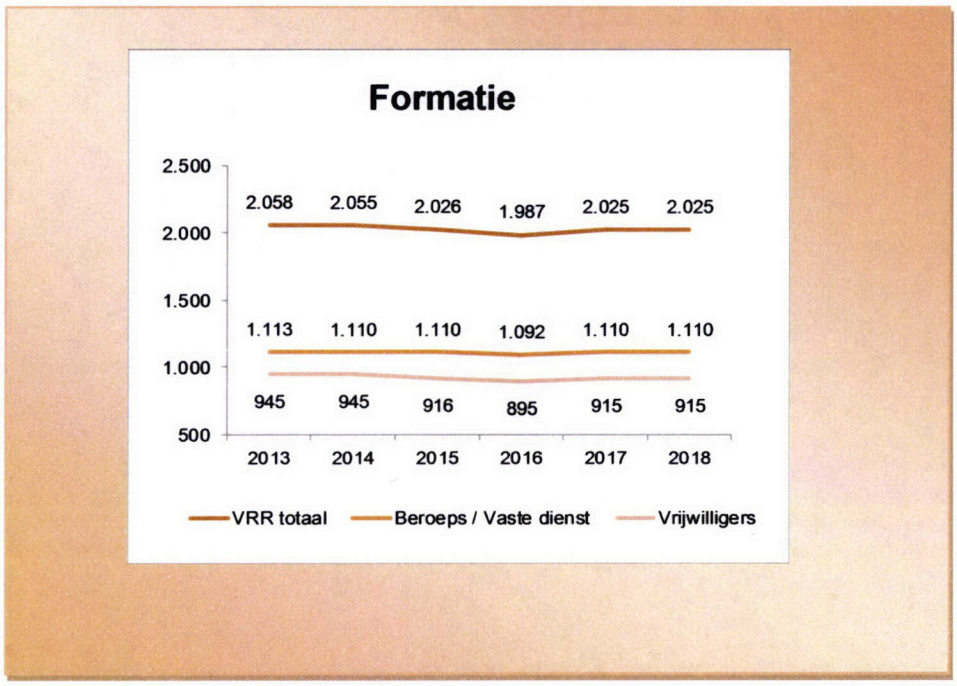
- Gezondheid en energie
- Kennis en vaardigheden
- Balans werk – privé
- Motivatie en betrokkenheid.

Het versterken van deze dialoog staat het komende jaar centraal.

Deskundige medewerkers
Dé kritische succesfactor voor succesvolle medewerkers en een goed functionerende organisatie is de juiste medewerker op de juiste plek op het juiste moment. De rode draad hierbij is deskundigheid van het personeel en strategisch personeelsinzicht. Vanuit human resource management wordt beleid opgesteld, zodat leidinggevenden toekomstgerichte opleidingsplannen voor en met hun medewerkers kunnen maken. Dit sluit ook aan bij de wens van de organisatie om 'HET kennis- en expertisecentrum op het gebied van Veiligheid en zorg" te worden en te blijven. Daarnaast zien we dat de maatschappij complexer wordt en door aanpassingen in wetgeving veranderen taken. Zo worden komend jaar alle hulpverleners opgeleid in het kader van terrorismegevolgbestrijding en willen we onze taak op het gebied van scheepsbrandbestrijding verder uitbreiden. Met het juiste opleidingsbeleid kunnen medewerkers vakkennis en competenties ontwikkelen, zodat de organisatie klaar is voor alles wat er op ons af komt zoals bijvoorbeeld de veranderingen op het gebied van omgevingsveiligheid. Bovendien kunnen wij vanuit onze expertise adviseren bij bestaande maatschappelijke vraagstukken, maar ook nieuwe ontwikkelingen op de kaart zetten, zowel nationaal en internationaal.

Het ziekteverzuim is in de afgelopen jaren gedaald. Sinds 2014 ligt het ziekteverzuimpercentage onder de 5%. De VRR streeft naar een ziekteverzuimpercentage van maximaal 4%.





Agressiviteit tegen hulpverleners
De VRR accepteert vanuit goed werkgeverschap 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.

Kwaliteitshuis VRR
Er wordt gewerkt aan het "Kwaliteitshuis VRR"; het geheel aan inspanningen ter bevordering van resultaatgericht samenwerken, leren, ontwikkelen en verbeteren. Kernelementen zijn procesdenken (over de grenzen van afdelingen en disciplines heen en vanuit de Bedoeling) en de invulling van het "leren en presteren" zoals dat in een landelijk programma Kwaliteit en Vergelijkbaarheid.

Informatiemanagement
Binnen de organisatie willen we informatie gestuurd en risicogericht werken zodat op het juiste moment met de juiste informatie voor de juiste persoon besluitvorming mogelijk is in zowel de warme (crisissituaties), als koude de koude fase (kantoororganisatie). Om dit goed te doen is in de basis een goede informatiehuishouding nodig. Daarvoor is het noodzakelijk dat informatievoorziening onderdeel wordt van alle VRR-afdelingen en staat dan ook nadrukkelijk op de agenda voor 2018.

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
Cooperatie ambulancezorg Rotterdam Rijnmond U.A. *)	Rotterdam	Vergunninghouder ambulancevervoer
*) Bij uitgesloten aansprakelijkheid (UA) zijn de 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 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.

Op 20 november 2012 werd de formele aanwijzing verleend door de minister van Volkshuisvesting, Welzijn en Sport op grond van de Tijdelijke wet ambulancezorg.

Bij de oprichting van de coöperatie is ingezet op een 'lege' organisatie, zonder eigen middelen en personeel. Als uitgangspunt is er voor gekozen dat de coöperatie geen zelfstandige activiteiten ontplooit. De feitelijke diensten worden verricht door de VRR en de BIOS-groep. Dit is door middel van Service Level Agreement geregeld. Daarbij leveren de VRR en de BIOS-groep 'ambulancediensten', zoals vastgelegd in het beschikbaarheidsplan en het rooster. De VRR draagt daarnaast ook zorg voor de meldkamer ambulancezorg, het stafbureau en het regionaal opleidingscentrum.

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 2018

Deel 3

Programmarekening

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Financiële begroting 2018

Algemeen
De opzet van de begroting 2018 voldoet aan het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV), met 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.
De programmabegroting 2018 volgt qua beleid en financiële kaders de begroting 2017 en het beleidsplan VRR 2013-2017. Wijzigingen als gevolg van het jaarverslag (en jaarrekening) over het jaar 2016 en wijzigingen op de begroting van het jaar 2017 zijn hierin verwerkt.

Financiële ontwikkelingen
Ten opzichte van de meerjarenraming in de begroting 2017 zal de mutatie op de bestemmingsreserves in 2018 wijzigen van + € 84.k. naar ./. € 60.k.. Het restantbedrag van de bestemmingsreserve 'Kazerne Barendrecht' is al in 2017 vrijgevallen en toegevoegd aan de algemene reserve. Daar tegenover zal ten behoeve van het 2e loopbaanbeleid € 60.k. worden onttrokken.

Na verwerking van de mutaties op de bestemmingsreserves sluit de begroting 2018 met een saldo 0,00.

Meldkamer
Op het moment van schrijven van de begroting 2018 is bekend dat de samengevoegde meldkamer op zijn vroegst medio november 2017 gerealiseerd kan worden. Dit wordt veroorzaakt door vertraging in het landelijke C2000 project. Afhankelijk van of de planning wordt gehaald van de invoering van C2000 zal in de loop van 2017 duidelijk worden of medio november haalbaar is of dat de samenvoeging pas in 2018 kan plaatsvinden.
Vooralsnog is vanaf 2018 in de begroting rekening gehouden met de nieuwe samengevoegde meldkamer VRR/ZHZ. Deze samenvoeging heeft geleid tot een verhoging van de baten en lasten van het programma meldkamer van € 1,5 mln..

Met de verwachte overdracht van de meldkamer naar de Landelijke meldkamerorganisatie (LMO) in het jaar 2020 is in de meerjarenbegroting vooralsnog geen rekening gehouden.

Aanbesteding ambulancevervoer 2020 en Coöperatie AZRR U.A.
Begin 2016 heeft de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport de Tweede Kamer geïnformeerd dat zij voornemens is de werking van de Tijdelijke wet ambulancezorg (Twaz) met een periode van 2 jaar te verlengen tot en met 2019.In de overleggen met Ambulancezorg Nederland (AZN) en Zorgverzekeraars Nederland (ZN) is duidelijk geworden dat de omgeving waarin de ambulancezorg opereert nog volop in beweging is en dat dit nog steeds onzekerheden meebrengt over de toekomstige rolverdeling tussen partijen en de taakuitoefening door de ambulancesector. De Minister heeft in overleg met AZN en ZN het onderzoeksbureau SiRM gevraagd om te onderzoeken wat de voordelen en aandachtspunten zijn van een tweetal scenario's; in scenario 1 bepaalt de Minister wie de ambulancezorg aanbiedt en in scenario 2 bepalen de zorgverzekeraars via contractering wie de ambulancezorg in de regio aanbiedt.

In de begroting 2018 en de meerjarenraming zijn de baten en lasten voor het programma ambulancezorg nog volledig opgenomen.

Arbeidshygiëne
In de afgelopen decennia is veel aandacht besteed aan persoonlijke beschermingsmiddelen voor brandweerpersoneel. De aandacht ging hier vooral uit naar adembescherming, ter voorkoming van inhalatie van gevaarlijke stoffen en beschermende kleding, ter voorkoming van brandwonden. Recent is gebleken dat daarnaast nog een aantal grote risico's buiten beeld is gebleven, namelijk de opname van kankerverwekkende stoffen via de huid en de gevolgen van hittestress. In met name Noord-Amerika en Scandinavië zijn onderzoeken uitgevoerd waaruit de conclusie wordt getrokken dat bepaalde typen kanker meer voorkomen onder brandweerpersoneel. De oorzaken worden hier met name gelegd bij de hygiëne rond brandbestrijding en de opname van kankerverwekkende stoffen door de huid, waarbij de toename van de lichaamstemperatuur als gevolg van het werken in hitte en als gevolg daarvan het openstaan van de poriën, dit proces versnellen.

Er zijn inmiddels diverse regio's actief bezig met de invoering van praktische maatregelen met betrekking tot schoon werken, incidentbestrijding, oefeninstructeurs en het logistieke proces rond de verwerking van vervuilde beschermingsmiddelen. Een aantal oefencentra heeft de handen ineen geslagen en al een aantal maatregelen ingevoerd. In de regio Rotterdam-Rijnmond worden via het platform arbeidshygiëne maatregelen genomen voor veilig en schoon werken. Het gaat hierbij om maatregelen op organisatorisch en materieel gebied. Daarnaast wordt geïnvesteerd in de factor mens, waarbij het gaat om bewustwording en discipline. Samen met de werkvloer worden sinds 2016 een aantal pilots en proeven uitgevoerd. De uitkomsten hiervan zullen input vormen voor de verdere plannen in 2017 en verder.

Met de kosten die bovenstaande (voorzorg)maatregelen met zich mee zullen brengen is vooralsnog in de begroting 2018 en meerjarenraming geen rekening gehouden.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO)
Het huidige omgevingsrecht is verdeeld over tientallen wetten en honderden AMvB's en ministeriële regelingen. In 2019 treedt de Omgevingswet in werking. Deze wet is een omvangrijke stelselherziening van het omgevingsrecht waarbij al deze wetten en AmvB's worden ondergebracht in één wet en vier AMvB 's. Ten opzichte van het huidige Wabo-stelsel worden geen andere of nieuwe vergunningplichtige activiteiten in het leven geroepen. De omgevingsvergunning bouwt voort op en is een verdere uitbouw van de omgevingsvergunning uit de huidige Wabo. Met de omgevingsvergunning worden activiteiten vergund. Uitgangspunt van de Omgevingswet is echter dat zoveel mogelijk wordt volstaan met het stellen van algemene regels. Een vergunning moet eerder een uitzondering worden dan de regel zijn.

Omdat nog onduidelijk is in welke mate de uitvoering van de nieuwe wetgeving invloed zal hebben op de opbrengsten uit vergunningenverlening door de VRR, wordt in de meerjarenraming nog geen rekening worden gehouden met een daling van de opbrengsten.

Samenwerking Reddingsbrigade Nederland bij waterhulpverlening
De minister van Veiligheid en Justitie is van mening dat de veiligheidsregio's als taak hebben de rampenbestrijding en crisisbeheersing te organiseren (Wet Veiligheidsregio's artikel 10) en dat waterhulpverlening hier onderdeel vanuit maakt. Concreet is de minister van mening dat de Reddingsbrigades onderdeel van de veiligheidsregio's moeten uitmaken en dat de regio's deze taak moeten financieren. Met de komst van de Wet veiligheidsregio's heeft de Reddingsbrigade Nederland de organisatie van de reddingsbrigades zich omgevormd tot 25 regionale eenheden, i.c. de Regionale Voorziening Reddingsbrigade (RVR). Momenteel voorziet de minister in een tijdelijke financiële bijdrage voor de reddingsbrigades. Naar verwachting draagt de minister de taak van de Reddingsbrigades op 1 januari 2018 over aan de veiligheidsregio's zonder het hierbij behorende budget. Dit betekent dat de Veiligheidsregio's moeten bijdragen aan de kosten. Hoe de verdeling van de kosten zal uitvallen, hangt af van de afstemming met andere regio's. Ondanks de terughoudendheid van het bestuur van de VRR lijkt het erop dat deze taak vanaf 2018 toch ondergebracht zal gaan worden bij de Veiligheidsregio's.

Omdat over de verdeelsleutel met de betrokken regio's nog geen duidelijke afspraken zijn gemaakt wordt vooralsnog in de begroting 2018 en meerjarenraming geen rekening gehouden met een aandeel in deze kosten.

Herijking bijdrage Instituut Fysieke Veiligheid (IFV)
Jaarlijks wordt door de Veiligheidsregio's een bijdrage gedaan aan het Instituut Fysieke Veiligheid Deze bijdrage was voor het jaar 2016 € 570.k. Het ziet ernaar uit dat deze bijdrage in de toekomst zal stijgen. Een eerste indicatie geeft een stijging van ongeveer 200k.weer.

Omdat hierover nog geen duidelijke afspraken zijn gemaakt, wordt vooralsnog in de begroting 2018 en meerjarenraming geen rekening gehouden met een stijging van deze bijdrage.

Bij het opstellen van de begroting 2018 en de meerjarenraming 2019-2021 zijn verder de volgende uitgangspunten gehanteerd:

Baten

Accres 2018 en meerjarenraming
In 2018 is de basisbijdrage verhoogd met het toegepaste accres van 0,1%. In de meerjarenraming is geen stijging van de bijdragen verwerkt.

Projecten
In de meerjarenraming is er vanuit gegaan dat voor lopende projecten de subsidies zullen worden gecontinueerd. De belangrijkste projecten zijn:
- Impuls omgevingsveiligheid (voorheen 'Programmafinanciering externe veiligheid');
- 25Kv en
- LEC, Brandweer BRZO

Brede Doeluitkering Rampenbestrijding
Ten aanzien van de Brede Doeluitkering Rampenbestrijding (BDUR) is het meerjarenperspectief 2018-2020 uit de december-circulaire 2016 aangehouden.

Opbrengsten Openbaar meldsysteem (OMS).
Het Dagelijks Bestuur van het Veiligheidsberaad heeft een (juridisch) onderzoek laten uitvoeren naar het eigenaarschap van de OMS-taak. Aanleiding was eind 2015 de vraag of de OMS-taak onderdeel moet zijn van de Landelijke Meldkamerorganisatie (LMO) of van de Veiligheidsregio's. Naar aanleiding van de uitkomst van dit onderzoek is vanuit Brandweer Nederland gevraagd om een second opinion. De uitkomst van de second opinion is dat er geen wettelijke basis is voor het uitvoeren van de OMS-taak door de Veiligheidsregio's. Er dient serieus rekening te worden gehouden met het feit dat het vanaf 2018 in juridische zin niet langer zal zijn toegestaan om op de huidige wijze OMS voort te zetten. Europese regelgeving verzet zich tegen de huidige werkwijze. Indien het risico zich daadwerkelijk voordoet betekent dit voor de veiligheidsregio een structureel verlies aan inkomsten van € 1. mln..
Dit probleem geldt overigens voor alle veiligheidsregio's. Gezamenlijk wordt daarom nagegaan of er juridische mogelijkheden zijn om het probleem te voorkomen.

In de begroting 2018 en de meerjarenraming is vooralsnog rekening gehouden met voortzetting van de OMS-inkomsten.

Lasten

In de begroting 2017 en de meerjarenraming is rekening gehouden met een stijging van de personele lasten als gevolg van de cao-wijzigingen 2016-2017. Deze stijging wordt gedekt door een daling in de lasten voor het vrijwillige personeel. Met toekomstige cao-wijzigingen is in de meerjarenraming geen rekening gehouden ;

De personele kosten betreffen het personeel dat in dienst is van de VRR. De medewerkers van de meldkamer politie en de toegetreden Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid blijven echter in dienst van de betreffende organisaties ;

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

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

Verder is voor de stijging van de overige lasten rekening gehouden met een correctie ter dekking van een stijging door inflatie. Deze stijging van de lasten wordt volledig gedekt door de stijging van de gemeentelijke bijdragen basiszorg.

2e Loopbaanbeleid

Brandweermedewerkers in de repressieve dienst hadden tot 2006 recht op FLO. Dit FLO is per 1 januari 2006 afgeschaft. Voor de medewerkers die onder de oude FLO-regeling vielen, is FLO-overgangsrecht afgesproken. Voor nieuwe medewerkers die na 1 januari 2006 bij de brandweer in dienst zijn gekomen staat na 20 dienstjaren de zgn. 'tweede loopbaan' centraal. De kosten van het 2e Loopbaanbeleid kunnen per jaar sterk verschillen en zijn afhankelijk van de invulling door de organisatie en de deelnemende medewerkers. In de aanloopjaren zijn de kosten relatief laag, maar daarna kunnen deze aanzienlijk stijgen. Om de lasten over de eerstkomende periode van 10 jaar voor deze piekjaren op te kunnen vangen, is in 2013 een bestemmingsreserve gevormd. In de begroting 2018 zal voor het eerst aan de bestemmingsreserve worden onttrokken. Een verloopoverzicht van de bestemmingsreserve ziet er over meerdere jaren als volgt uit :

2e loopbaanbeleid	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stand bestemmingsreserve (1-1)	**1.862.000**	**1.802.000**	**1.652.000**	**1.402.000**	**1.052.000**	**452.000**
Extra lasten 2e lopbaanbeleid	60.000	150.000	250.000	350.000	600.000	1.400.000
Stand bestemmingsreserve (31-12)	**1.802.000**	**1.652.000**	**1.402.000**	**1.052.000**	**452.000**	**-948.000**

Na de periode van 10 jaar zal in 2023 deze reserve volledig zijn benut. Afhankelijk van eventuele wijzigingen in de cao-onderhandelingen zal in de komende jaren rekening moeten worden gehouden met de lasten voor een 2^{e} loopbaanbeleid na 2022.

Investeringen en kapitaallasten

Conform artikel 59 van het BBV worden alle materiële vaste activa met een economisch nut geactiveerd. Hierbij wordt rekening gehouden met een drempelbedrag zoals genoemd in de financiële verordening. De verwachting is dat er in 2017/2018 voor een bedrag van ruim € 20.mln. geïnvesteerd zal worden. Als gevolg hiervan zullen de kapitaallasten in de jaren daarop gaan stijgen. In de begroting 2018 en meerjarenraming is met een stijging van kapitaallasten rekening gehouden.

Overhead

Bij de herziening van het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) is vastgelegd dat kosten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten. Dit betekent dat alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan activiteiten/taken/producten in de betreffende taakvelden moeten worden begroot en verantwoord. Conform deze voorschriften worden de baten en lasten van overhead echter niet meer onder de afzonderlijke beleidsprogramma's geregistreerd, als indirecte lasten, maar centraal onder een afzonderlijk taakveld (taakveld 0.4 Overhead).
Voor de uitwerking van de overhead is gebruik gemaakt van de notitie Overhead juli 2016 en de daarbij behorende toelichting. Onder overhead wordt verstaan het geheel van functies en activiteiten gericht op sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces. Denk hierbij aan de kosten van:

- Audit, Planning en control
- Financiën en HR
- OR
- Inkoop
- Bestuurlijk Juridische zaken
- Centrale communicatie[1] (Uitzondering hierop is risico- en crisiscommunicatie. Deze kosten worden toegerekend aan het primaire proces).
- Informatievoorziening
- Automatisering en DIV
- Facilitaire zaken
- Kantoorhuisvesting
- Alle leidinggevenden en management ondersteuning

[1] Crisiscommunicatie is taakveld 1.1

Overzicht baten en lasten

Programma's (x € 1.000)	Realisatie 2016	Begroting 2017 1e wijziging	Begroting 2018 vóór corr. OVH	Begroting 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021
Ambulancezorg	26.580	25.545	25.029	24.605	24.733	24.705	24.728
Brandweerzorg	86.641	86.616	87.125	73.260	72.861	72.585	72.441
Meldkamer	10.323	10.916	11.553	10.044	10.044	10.044	10.044
Risico- en Crisisbeheersing	3.508	3.782	3.848	1.651	1.617	1.613	1.609
Vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0	0
Overhead (v.a. 2018)				17.996	17.957	17.968	17.932
Totaal lasten	**127.052**	**126.859**	**127.555**	**127.555**	**127.212**	**126.914**	**126.754**
Ambulancezorg	26.798	25.545	25.029	25.029	25.160	25.131	25.154
Brandweerzorg	85.443	87.058	87.065	87.065	86.581	86.221	85.945
Meldkamer	11.104	10.745	11.553	11.553	11.553	11.553	11.553
Risico- en Crisisbeheersing	3.806	3.782	3.848	3.848	3.768	3.759	3.751
Vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	**127.151**	**127.130**	**127.495**	**127.495**	**127.062**	**126.664**	**126.404**
Saldo van baten en lasten	**99**	**271**	**-60**	**-60**	**-150**	**-250**	**-350**
Ambulancezorg							
Brandweerzorg	-46	264	60	60	150	250	350
Meldkamer	68	171					
Risico- en Crisisbeheersing							
Mutatie op de reserves	**22**	**435**	**60**	**60**	**150**	**250**	**350**
Resultaat	**121**	**706**	**0**	**0**	**0**	**-0**	**0**

In het overzicht van baten en lasten zijn de bedragen per programma voor het jaar 2018 opgenomen inclusief de overheadbijdrage en exclusief.

De mutaties in 2018 zijn als volgt samenvatten :

Bij de ambulancedienst is in de baten en lasten rekening gehouden met een overdracht van de medewerkers van het stafbureau (RAV) naar de Coöperatie AZRR (./. 516.k.).

Bij het programma brandweerzorg dalen de lasten van de FLO/LL (./. 411.k.) en de uitgaven voor projecten (./. 216.k.). Daar tegenover zijn de lasten (exclusief salarislasten) verhoogd met een geschatte inflatiecorrectie (+ 656.k.) en stijgen de kapitaallasten (+ 420.k.).
De grootste stijging in de baten betreft de verhoging van de gemeentelijke basisbijdrage met het accres.

Bij de meldkamer stijgen de baten en lasten als gevolg van de samenvoeging van de meldkamers van de VRR en Zuid-Holland-Zuid (1,5 mln.). Daar tegenover vervallen de incidentele lasten welke in 2017 zijn uitgegeven ten behoeve van deze samenvoeging (./. 670.k.)

Bij het programma Risico- en crisisbeheersing zijn de lasten opgehoogd met een inflatiecorrectie (+ 50.k.)

Overzicht begroting naar kostensoort

Kostensoort (x€ 1.000)	Realisatie 2016	Begroting 2017 1e wijziging	Begroting 2018 vóór corr. OVH	Begroting 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021
Personeel	93.243	90.330	89.977	76.951	76.586	76.368	76.347
Huisvesting	11.172	10.928	11.240	10.548	10.398	10.352	10.289
Middelen	13.165	13.621	12.939	12.760	12.941	12.932	12.897
Overige	9.471	11.981	13.399	9.302	9.330	9.295	9.289
Vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0	0
Overhead (v.a. 2018)				17.996	17.957	17.968	17.932
Totaal lasten	**127.051**	**126.860**	**127.555**	**127.556**	**127.212**	**126.914**	**126.754**
Bijdragen Gemeenten (incl. DVO+)	80.659	80.890	80.233	80.233	79.860	79.592	79.408
BDUR	10.983	12.393	12.450	12.450	12.450	12.450	12.450
Ambulance vervoerders	23.336	23.887	25.369	25.369	25.500	25.471	25.494
Overige opbrengsten	12.172	9.961	9.443	9.443	9.252	9.151	9.051
Vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	**127.150**	**127.131**	**127.495**	**127.495**	**127.062**	**126.664**	**126.404**
Saldo van baten en lasten	**99**	**271**	**-60**	**-61**	**-150**	**-250**	**-350**
Mutatie op de reserves	22	435	60	60	150	250	350
Resultaat	**121**	**706**	**0**	**-1**	**-0**	**0**	**-0**

In de meerjarenraming zijn de belangrijkste wijzigingen een daling van de lasten voor FLO/LL (./. 824.k.), een verwachte daling van de opbrengsten uit het Openbaar meldsysteem (OMS) (./. 300.k.) en de stijging van de lasten voor het 2e loopbaantraject (+ 290.k.),

Overzicht begroting naar taakvelden

Programma's (x€ 1.000)	0. Bestuur en ondersteuning	1. Veiligheid	2. Verkeer, vervoer en waterstaat	7. Volksgezondheid en milieu	8. Volkshuisvesting, R.O. en stedelijke vernieuwing	Begroting 2018
Ambulancezorg	505			24.526		**25.031**
Brandweerzorg	15.121	66.008	1.095	2.256	2.621	**87.102**
Meldkamer	1.591	6.445		3.528		**11.564**
Risico- en Crisisbeheersing	2.217	491			1.152	**3.859**
Lasten	**19.433**	**72.944**	**1.095**	**30.310**	**3.773**	**127.555**
Ambulancezorg	505			24.526		**25.031**
Brandweerzorg	15.121	66.008	1.095	2.256	2.621	**87.102**
Meldkamer	1.591	6.445		3.528		**11.564**
Risico- en Crisisbeheersing	2.217	491			1.152	**3.859**
Baten	**19.433**	**72.944**	**1.095**	**30.310**	**3.773**	**127.555**
Saldo van baten en lasten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Overzicht begroting en meerjaren - structureel en incidenteel

Overzicht van structurele/incidentele baten en lasten (* € 1.mln.)	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Totale lasten	126,6	126,3	126,0	125,9
Incidenteel	2,8	2,9	2,8	2,7
Incidenteel tlv bestemmingsreserve	0,1	0,2	0,3	0,4
Structurele lasten	123,7	123,2	122,9	122,8
Totale baten	126,6	126,3	126,0	125,9
Incidenteel	2,7	2,7	2,7	2,7
Mutaties reserves	0,1	0,2	0,3	0,4
Structurele baten	123,8	123,4	123,0	122,8
Saldo	0,0	0,0	0,0	0,0
Incidenteel	-0,2	-0,2	-0,1	0,0
Structureel	0,2	0,2	0,1	0,0
Resultaat boekjaar	0,0	0,0	0,0	0,0

Begroting 2018

Deel 4

Overige gegevens

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Bijdrage 2018 per deelnemende gemeente

In de volgende tabel worden de gemeentelijke bijdragen voor het jaar 2018 gespecificeerd:

Gemeenten	Basis bijdragen 2017	Tarief 2017	Overgang	Bijdragen vóór accres	Accres 0,1%	Bijdragen incl accres	Tarief 2018	Inwoners 1-1-2017	Toename aantal inwoners	Basis bijdragen 2018	DVO+	Totale bijdragen
Categorie klein stedelijk (20-50.000 inw.)												
Albrandswaard	1.053.669	42,14		1.053.669	1.054	1.054.722	42,18	25.136	5.568	1.060.290	3.625	1.063.915
Krimpen ad IJssel	1.209.039	42,14		1.209.039	1.209	1.210.248	42,18	29.144	19.108	1.229.356		1.229.356
Maassluis	1.343.128	42,14		1.343.128	1.343	1.344.471	42,18	32.415	22.862	1.367.334	95.000	1.462.334
Hellevoetsluis	1.663.729	42,14		1.663.729	1.664	1.665.392	42,18	38.730	-31.678	1.633.714	22.022	1.655.736
Ridderkerk	1.905.402	42,14		1.905.402	1.905	1.907.307	42,18	45.473	10.841	1.918.148	23.137	1.941.285
Barendrecht	1.983.277	42,14		1.983.277	1.983	1.985.260	42,18	48.366	54.921	2.040.181		2.040.181
Goeree-Overflakkee	2.034.730	42,14		2.034.730	2.035	2.036.765	42,18	48.176	-4.599	2.032.167	82.798	2.114.965
Categorie jong stedelijk (50-100.000 inw.)												
Capelle ad IJssel	3.466.070	52,39		3.466.070	3.466	3.469.536	52,44	66.490	17.358	3.486.895	138.000	3.624.895
Lansingerland	2.895.595	52,39		2.895.595	2.896	2.898.491	52,44	60.137	255.238	3.153.728	28.000	3.181.728
Nissewaard	4.456.797	52,69	-24.406	4.432.391	4.432	4.436.823	52,44	85.451	44.432	4.481.255	110.000	4.591.255
Categorie landelijk (< 20.000 inw.)												
Westvoorne	839.608	60,36		839.608	840	840.448	60,42	14.264	21.388	861.836		861.836
Brielle	971.192	60,36		971.192	971	972.163	60,42	16.858	46.403	1.018.566		1.018.566
Categorie historisch stedelijk												
Vlaardingen	4.444.428	62,55		4.444.428	4.444	4.448.872	62,61	72.019	60.420	4.509.293	354.000	4.863.293
Schiedam	4.736.161	62,55		4.736.161	4.736	4.740.897	62,61	77.919	137.809	4.878.707	378.000	5.256.707
Categorie groot stedelijk												
Rotterdam	42.814.731			42.814.731	42.815	42.857.545		635.305		42.857.546	3.495.148	46.352.694
	75.817.556		**-24.406**	**75.793.149**	**75.793**	**75.868.942**		**1.295.883**	**660.073**	**76.529.017**	**4.729.731**	**81.258.747**
Overgangstarief bij wisseling tussen categorieen (4e jaar)											Fixatie gemeenten	

De toename van de gemeentelijke bijdragen bestaat uit een overgangscorrectie (indien van toepassing), het toegekende accres van 0,1% en een mutatie als gevolg van een toe-/afname van het aantal inwoners. Na publicatie van de officiële inwonersaantallen zullen de bijdragen eventueel worden gecorrigeerd.

Bijdrage 2018 per deelnemende gemeente

De bijdrage basiszorg bestaat uit de basisbijdrage voor brandweerzorg (voorheen DVO) en de bijdrage voor de regionale taken. Beide taken zijn samengebracht in één tarief per inwoner.

De bijdragen 2018 zijn gecorrigeerd met een toegestaan accres van 0,10 %.

De bijdrage bestaat uit een tarief per inwoner. Vanaf het begrotingsjaar 2018 worden de bijdragen basiszorg gebaseerd op het inwonersaantal per 1 januari van het voorgaande jaar. De bijdragen in de begroting zijn gebaseerd op een voorlopige opgave van de gemeenten. Na publicatie van de officiële inwonersaantallen zullen de bijdragen eventueel worden gecorrigeerd.

De belangrijkste post onder de individuele bijdragen (DVO+) vormen de FLO/Levensloop lasten. Om sterke fluctuaties in de FLO/Levensloop bijdrage te voorkomen, is met de betreffende gemeenten (met uitzondering van de gemeente Rotterdam) overeengekomen om de FLO/Levensloop bijdrage te fixeren op een gemiddeld voorschotbedrag, berekend over de prognose voor een periode van vijf jaar (Fixatiegemeenten). Na vijf jaar wordt de bijdrage geëvalueerd en eventueel een nieuwe vaste bijdrage afgesproken waarin een eventueel saldo uit de voorgaande periode is verwerkt. Voor de gemeente Rotterdam zijn de baten berekend op basis van het verwachte kostenverloop.

Op basis van de laatste prognose zien de FLO-lasten per gemeenten er over meerdere jaren als volgt uit :

Verwacht verloop FLO-lasten	2018	2019	2020	2021
	Bedragen in €			
Albrandswaard	3.625	5.699	5.699	5.699
Lansingerland	15.395	15.395	33.020	5.908
Capelle a/d IJssel	100.303	127.273	115.193	172.939
Krimpen a/d IJssel	0	0	0	0
Ridderkerk	23.137	3.137	39.655	77.138
Rotterdam	2.573.854	2.201.802	1.932.971	1.748.943
Nissewaard	66.545	106.545	51.666	169.231
Maassluis	79.627	96.413	93.228	68.928
Schiedam	322.078	389.971	377.092	278.802
Vlaardingen	300.497	363.840	351.824	260.121
	3.485.061	**3.310.074**	**3.000.348**	**2.787.709**

De bonden en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) hebben eind 2016 op hoofdlijnen een principeakkoord bereikt over de aanpassing van het FLO-overgangsrecht; een soort vroegpensioenregeling voor brandweerpersoneel in de uitrukdienst. In 2017 wordt vanuit de vakbonden en de Brandweerkamer naar alle waarschijnlijkheid een onderhandelingsakkoord voorgelegd aan alle besturen van de veiligheidsregio's om hier mee in te stemmen.

Dit onderhandelingsakkoord zal leiden tot een stijging van de kosten voor FLO/levensloop in verband met het langer doorwerken van repressieve brandweermedewerkers en het repareren van het AOW-gat. Als er overeenstemming is bereikt over de uitwerking, kan het eindresultaat, een uitgewerkt akkoord, aan de wederzijdse achterbannen worden voorgelegd. Op dat moment kan doorrekening voor de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond plaatsvinden.

In bovenstaande prognose is hiermee derhalve nog geen rekening gehouden.

Staat van vereiste handtekeningen

Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen bestuur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond d.d. 3 juli 2017

De secretaris	De voorzitter
.....	.....
Dhr. A. Littooij	Dhr. A. Aboutaleb
Algemeen Directeur	Voorzitter Algemeen Bestuur

Afdeling
Vergunningverlening & Handhaving
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Alice van den Bulk
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Fax
(010) 800 40 01

Het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio
Rotterdam-Rijnmond
Postbus 9154
3007 AD ROTTERDAM

Verzenddatum 1 juni 2017
Ons kenmerk U17.05364
Uw brief van 11 april 2017

Onderwerp Zienswijzereactie 1e begrotingswijziging 2017 en concept begroting 2018 VRR

Geacht bestuur,

Op 11 april 2017 ontvingen wij van u de 1e begrotingswijziging 2017 en de concept begroting 2018 van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. In deze brief geven wij u onze reactie op beide stukken.

Zienswijze 1e wijziging programmabegroting 2017
Wij namen kennis van de 1e begrotingswijziging 2017. De 1e begrotingswijziging 2017 betreft een technische aanpassing van de begroting ten gevolge van wijzigingen die tijdens de opstellen van de oorspronkelijke begroting niet, of niet voldoende, konden worden ingeschat. De wijzigingen hebben geen consequenties voor de bijdrage van de gemeente aan de basiszorg door de VRR. Wij hebben geen op- en/of aanmerkingen op deze wijziging.

Zienswijze concept begroting 2018
De begroting 2018 laat zien dat de VRR grip heeft op de financiële situatie. De basisbijdrage is dit jaar verhoogd met een accres van 0,1%. De te verwachten kosten worden, zover mogelijk, afgedekt en het eigen vermogen is voldoende. Wij stemmen in met de inhoud van de begroting 2018.

Voorgaande zienswijzen zijn besproken in de collegevergadering van 25 april 2017 en de commissie Algemeen Bestuur van 17 mei 2017. Op 1 juni 2017 stemde de raad in met de zienswijzereactie.

Contact
Contactpersoon voor de VRR namens onze gemeente is Alice v.d. Bulk. Zij is bereikbaar via het algemene telefoonnummer 14 010.

Wij danken u voor de zorgvuldige voorbereiding van de toegezonden stukken en vertrouwen op een voortzetting van de goede samenwerking.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout
Griffier

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Portefeuillehouder
Pieter van de Stadt

Registratienummer
BR1700049

Onderwerp
Zienswijze ontwerpbegroting MRDH 2018 en beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017

Gevraagde beslissing

1. In te stemmen met de ontwerpbegroting MRDH 2018 en een zienswijze in te dienen met een aantal aandachtspunten.
2. In te stemmen met de beleidsnota reserves, voorzieningen fondsen MRDH 2017.

Samenvatting

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is actief bezig om opnieuw een Europese topregio te worden. De 23 gemeenten die samen de MRDH vormen, doen dat via het Regionaal Investeringsprogramma, dat bestaat uit een groot aantal ruimtelijk-economische projecten die de internationale concurrentiepositie van de regio sterk moeten verbeteren. En daarnaast via de agenda economisch vestigingsklimaat, de strategische bereikbaarheidsagenda en de wettelijke taken verkeer en vervoer. Uiteindelijk gaat het erom dat er weer geïnvesteerd wordt in de regio, dat er weer meer banen ontstaan. De 23 deelnemende gemeenten in de MRDH ondernemen actie en in de begroting 2018 staan de (verwachte) resultaten, waar investeringen nodig zijn en welke projecten daarvoor op stapel staan.
Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de strategische agenda. De concrete activiteiten zijn met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de jaarrekening en de Bestuursrapportages gemeld. De ontwerpbegroting MRDH 2018 vervult derhalve tevens de functie van Werkplan.
Op grond van de Financiële verordening MRDH 2015, artikel 12, dienen tenminste eens in de vier jaar de beleidskaders voor het instellen, muteren en opheffen van reserves, voorzieningen en fondsen door het algemeen bestuur te worden vastgesteld in de vorm van een beleidsnota, In dit artikel is ook opgenomen dat op de vaststelling van deze beleidsnota de zienswijzeprocedure van toepassing is. Deze beleidsnota is reeds in het vierde kwartaal van 2016 opgesteld, maar op verzoek van de gemeenten in het algemeen bestuur van 4 november jl. samengevoegd met de begroting 2018 voor de zienswijzeprocedure.

Financiële consequenties

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2017 met € 0,02 (Kadernota MRDH begroting 2018) naar € 2,51 per inwoner; voor 2018 is dat een totaalbedrag van € 5,8 miljoen. Uitgaande van het inwoneraantal van Lansingerland op 12 januari 2017 van 60.098 bedraagt dit voor Lansingerland €150.846. Van de € 2,51 wordt maximaal € 1,03 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,48 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat. Een deel van de € 5,8 miljoen inwonerbijdrage, € 1,2 miljoen, wordt ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2 van de begroting). Binnen het programma Economisch

vestigingsklimaat wordt € 4,6 miljoen verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende gemeentelijke bijdragen of Europese bijdragen. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% EV / 80% Va. De verdeelsleutels waren tot nog toe 25% EV / 75% VA.

Verdere procedure
Behandeling in commissie AB vindt op 17 mei plaats. Onder voorbehoud van instemming van de raad op 1 juni, zenden we op 18 mei de zienswijze, na de commissie AB, aan de MRDH. Op 2 juni versturen we de definitieve zienswijze aan het DB van de MRDH. Op 21 juni vindt de bespreking in het DB plaats en op 7 juli de behandeling in het AB van de MRDH.

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 2018.

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

Bijlagen
- Aanbiedingsbrief. I17.11673
- Concept ontwerpbegroting 2018 en meerjarenbeeld 2019 – 2021. I17.11674
- Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017. I17.11675
- Zienswijzebrief U17.04642

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. De 23 gemeenten 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 Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ), het triple helix orgaan van vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. De 23 gemeenten, bedrijven, vervoerders, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en innovatieve MKB-ondernemers in de 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. Enkele voorbeelden van resultaten zijn Europese steun voor betere bereikbaarheid, verhoging frequentie OV, automatisch vervoer op de Last Mile en opzetten en samenwerking fieldlabs en MKB. 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.

Het dagelijks bestuur van de MRDH vraagt de raad een zienswijze in te dienen uiterlijk op 19 mei 2017.

Beoogd maatschappelijk effect
De MRDH is al een sterke Europese regio en wil nog beter presteren. Betere economische prestaties betekenen meer welvaart voor de inwoners.

De kernargumenten en kanttekeningen

1.1. De begroting is in evenwicht.
De begroting kent een omvang van €666,7 miljoen met een positief resultaat van € 4,96 miljoen 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, economisch vestigingsklimaat en samenwerkingsverbanden. De overhead is voor het eerst 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 totstandkoming van station Lansingerland - Zoetermeer, Bleizo Hoogwaardig Openbaar Vervoer-baan en extra maatregelen voor een goede inpassing van de A16. In het investeringsprogramma zijn ook opgenomen corridor A12 (o.a. logistieke hotspot, railterminal), energie-infrastructuur (warmtenet), geothermie, greenport Next Step Food (Kas als apotheek, Biobase Greenport) en vaarroutes (Rotte – Rijn – Vliet).

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

1.4 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). Daarnaast zijn er nog specifieke rijksbijdragen, zoals gelden voor het programma Beter Benutten Vervolg en het Actieprogramma Regionaal OV die beiden zijn toegevoegd aan de BDU.
Als gevolg van kortingen op de BDU door voorgaande kabinetten en stijgende kosten van beheer, onderhoud en vervanging van metro, lightrail en tram staat de investeringsruimte van de VA onder grote druk. De MRDH zet in op afspraken met het nieuwe kabinet om deze problematiek aan te pakken.

1.5 Met ingang van het begrotingsjaar 2018 zijn er € 38,8 miljoen minder inkomsten.
Conform het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 7 december 2016 zal met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonerbijdrage bij de voormalige Haaglanden-gemeente voor Verkeer en Vervoer opgaven meer worden geheven. Door het voorgestelde besluit wordt de financiële opgave van de MRDH groter. Voor de begroting 2018 en de meerjarenraming 2019-2021 gaat het om een bedrag van € 38,8 miljoen aan minder inkomsten. Met de gevolgen hiervan is rekening gehouden in het IPVa 2018 en daarmee zijn tevens de financiële gevolgen verwerkt in de voorliggende begroting 2018 en meerjarenraming 2019-2021. Dit heeft geen gevolgen voor projecten waar Lansingerland bij betrokken is.

1.6 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. Momenteel loopt er een extern onderzoek waar ook de houdbaarheid van de te volgen wijze van begroten voor infrastructurele projecten betrokken. Na afronding van dit onderzoek zal de reeds aangekondigde beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH worden opgesteld en ter besluitvorming worden voorgelegd.

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700049

Onderwerp
Zienswijze ontwerpbegroting MRDH 2018 en beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017

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 financierings-arrangement komt;
- een overzichtelijke beleidsnota reserves, voorzieningen fondsen is opgesteld;
- er een beleidsnota risicomanagement en weerstandvermogen 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)
1. In te stemmen met de ontwerpbegroting MRDH 2018 en een zienswijze in te dienen met een aantal aandachtspunten.
2. In te stemmen met de beleidsnota reserves, voorzieningen fondsen MRDH 2017.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Grote Marktstraat 43
Postbus 66
2501 CB Den Haag

Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@MRDH.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024

Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Eveline Fokkema

ons kenmerk
33997

doorkiesnummer
088 5445 100

e-mail
e.fokkema@mrdh.nl

bijlage(n)
1. Ontwerpbegroting MRDH 2018
2. Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017

Retouradres: Postbus 66 2501 CB Den Haag

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

Datum
22 maart 2017
Onderwerp
Zienswijze Ontwerpbegroting MRDH 2018 en Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij nodigen wij u uit om uw zienswijze kenbaar te maken op de Ontwerpbegroting 2018 en de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2017 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

De Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2017 is reeds in het vierde kwartaal van 2016 opgesteld, maar op verzoek van de gemeenten in het algemeen bestuur van 4 november jl. is de zienswijzeperiode samengevoegd met die van de begroting 2018.

Het verzoek is om uw opmerkingen uiterlijk 19 mei 2017 schriftelijk kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Het algemeen bestuur heeft middels de Kadernota MRDH begroting 2018 besloten deze zienswijzeperiode met een week te verlengen indien de ontwerpzienswijze uiterlijk 19 mei 2017 door de MRDH wordt ontvangen. Deze verlenging is ook van toepassing op de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2017.

Ontwerpbegroting MRDH 2018
Op grond van artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen is de MRDH gehouden de ontwerpbegroting voor commentaar aan de deelnemende gemeenten te sturen acht weken voordat zij aan het algemeen bestuur wordt aangeboden. Het algemeen bestuur van de MRDH zal de begroting behandelen in haar vergadering van 7 juli a.s. De bijgevoegde ontwerpbegroting is door het dagelijks bestuur op 22 maart 2017 vrijgegeven voor de zienswijze. Met het vrijgeven van de ontwerpbegroting voor zienswijze wordt tevens voldaan aan artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen, waarin bepaald is dat de gemeenten uiterlijk 15 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, de algemene financiële en beleidsmatige kaders dienen te ontvangen.

De kaderbrief van de Haaglanden gemeenten verzoekt eventuele afwijkingen van de kaderbrief op te nemen in de aanbiedingsbrief bij de begroting. Afwijking van het Haaglandse kader is aan de orde bij de zienswijzeperiode van de begroting. Vanwege de benodigde ambtelijke doorlooptijd en tijdige bestuurlijke behandeling (voor het zomerreces) dient de start en de sluitdatum van de zienswijzeperiode van de MRDH begroting 2018 drie weken naar voren te worden gehaald. De zienswijzeperiode als geheel blijft natuurlijk gelijk.

Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de strategische agenda. De concrete activiteiten worden met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de jaarrekening en de Bestuursrapportages gemeld. De ontwerpbegroting MRDH 2018 vervult derhalve tevens de functie van Werkplan.

Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017
Op grond van de Financiële verordening MRDH 2015, artikel 12, dienen tenminste eens in de vier jaar de beleidskaders voor het instellen, muteren en opheffen van reserves, voorzieningen en fondsen door het algemeen bestuur te worden vastgesteld in de vorm van een beleidsnota. In dit artikel is ook opgenomen dat op de vaststelling van deze beleidsnota de zienswijzeprocedure van toepassing is.

Vervolgtraject
Op 21 juni 2017 worden de Ontwerpbegroting MRDH 2018, de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017, de zienswijzen van de deelnemende gemeenten en de adviezen van de adviescommissies besproken in het dagelijks bestuur. Op 7 juli 2017 vindt behandeling in het algemeen bestuur plaats.

Voor eventuele vragen over de ontwerp begroting kan contact opgenomen worden met Eveline Fokkema via e.fokkema@mrdh.nl

Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

~~mw~~ mr. ~~drs~~. A.W.H. Bertram
secretaris-generaal

ing. A. Aboutaleb
voorzitter

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwerp beleidsnota

reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 66
2501 CB DEN HAAG
Telefoon: 088-5445100
e-mail: informatie@mrdh.nl
website: www.mrdh.nl

Inhoudsopgave

1 Begripsbepaling en beleidsuitgangspunten 4
1.1 Reserves 4
1.2 Voorzieningen 5
1.3 Fondsen 6
1.4 Rente 8
2 Overzichten 9
2.1 Reserves 9
2.2 Voorzieningen 10
2.3 Fondsen 11
3 Besluit 12

Inleiding

Voor u ligt de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen. Deze wordt, conform de Financiële Verordening artikel 12 lid 1, tenminste één keer in de vier jaar door het algemeen bestuur vastgesteld.

Door het vaststellen van deze beleidsnota wordt bereikt dat het beleidskader voor reserves, voorzieningen en fondsen door het algemeen bestuur wordt vastgesteld.
In deze beleidsnota stelt het algemeen bestuur voor iedere reserve / voorziening / fonds het volgende vast:

- de naam
- het doel dat we met de middelen willen realiseren
- het beleid dat we met de middelen tot stand willen brengen
- wie er verantwoordelijk is voor planning & control ten aanzien van de betreffende middelen
- welke regels er zijn ten aanzien van het toevoegen/onttrekken aan de reserve / voorziening / fonds
- wat de minimum en maximum omvang mag zijn
- de huidige stand en het verwachte verloop in de komende periode
- de looptijd van de reserve / voorziening / fonds
- of er jaarlijks rente aan wordt toegerekend.

Leeswijzer
In hoofdstuk één wordt stil gestaan bij de regelgeving en beleidsuitgangspunten rondom reserves, voorzieningen en fondsen.
In hoofdstuk twee wordt een overzicht gegeven van resp. de reserves, voorzieningen en de fondsen die door de MRDH gehanteerd worden alsmede van de actuele ontwikkelingen.

1 Begripsbepaling en beleidsuitgangspunten

Ondanks het eenduidige onderscheid tussen reserves, voorzieningen en fondsen blijkt de toepassing
nogal complex te zijn. Er kunnen zich met betrekking tot het begrip voorzieningen interpretatie verschillen voordoen als het gaat om de invulling van (on)zekerheid over de omvang en het tijdstip van
optreden in verband met verplichtingen en risico's.
Hierdoor leidt de regelgeving niet in alle gevallen tot een goede interpretatie en een ondubbelzinnige toepassing. Cruciaal voor het treffen van een voorziening is dat er per balansdatum een verplichting bestaat of een reëel risico op het ontstaan van een verplichting waarvan de precieze omvang en/of het tijdstip van optreden per de balansdatum onzeker is, maar wel redelijkerwijs kan worden geschat. Als het bedrag van de verplichting vaststaat, wordt een schuld in de balans opgenomen en geen voorziening. Verplichtingen die onvoldoende betrouwbaar geraamd kunnen worden, worden opgenomen als niet uit de balans blijkende verplichting.

Het onderscheid in reserves, voorzieningen en fondsen kan als volgt worden weergegeven:

Doet het volgende zich voor:	***Zo ja, dan:***
Is er eigen budget dat nog niet besteed is dat geen verplichte uitgave is / waarover nog keuzes (door het algemeen bestuur) gemaakt kunnen worden?	Reserve
Is er eigen budget dat nog niet besteed is en dat gereserveerd dient te worden voor verplichtingen die de MRDH is aangegaan en waarvan zeker is dat er uitgaven op gedaan moeten worden (in de komende jaren)?	Voorziening
Nog niet bestede budgetten, ontvangen van Europese en Nederlandse overheden, en die bestemd zijn voor/uitgegeven moeten worden aan een specifiek doel?	Fonds

Er dient gestreefd te worden naar een situatie waarin de beleidsdoelen zoveel mogelijk onderdeel uitmaken van de exploitatie. Dit beleidsuitgangspunt vloeit voort uit de grondslag van het stelsel van baten en lasten, namelijk dat de baten en de lasten van besluitvorming zo goed mogelijk moeten worden toegerekend aan de jaren waarop ze betrekking hebben. Het in de exploitatie juist toedelen van bedragen aan de jaarschijven doet recht aan de P&C-cyclus. Het dwingt tot het vooraf ramen van de middeleninzet van de te realiseren (zo 'smart' mogelijk omschreven) beleidsdoelen die in de programma's zijn onderscheiden en het achteraf afleggen van verantwoording over de behaalde resultaten.

Op grond van het voorzichtigheidsbeginsel moeten verwachte verliezen en risico’s die hun oorsprong vinden voor het einde van het begrotingsjaar in acht worden genomen als zij vóór het opmaken van de jaarrekening bekend zijn. Verliezen dienen direct te worden genomen, voor verwachte verliezen worden voorzieningen gevormd.

1.1 Reserves

Reserves zijn vermogensbestanddelen die als eigen vermogen zijn aan te merken.

Kenmerkend voor een reserve is dat er budget wordt gereserveerd voor een specifiek doel, maar dat de exacte omvang, dan wel de vraag of het zich daadwerkelijk voor gaat doen, momenteel nog onduidelijk is. Er is geen regelgeving die eist dat er reserves worden ingesteld, wel getuigt het van ordentelijk financieel beheer wanneer je anticipeert op uitgaven die je in de toekomst verwacht en die een “aanmerkelijke” omvang hebben. Door bij de instelling van een reserve te beschrijven waar de betreffende middelen voor zijn bedoeld, krijgen ze een bestemming. Formeel wordt de reserve daarmee een bestemmingsreserve.

Vorming
De beleidsruimte van het algemeen bestuur is vooral gelegen in het instellen en opheffen van reserves, het wijzigen van de bestemming en wijzigen van het bestaande beleid ten aanzien van toevoegingen en onttrekkingen. Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves vinden plaats door middel van resultaatbestemming. Resultaatbestemmingen kunnen vooraf geraamd worden en vormen aldus onderdeel van de (programma-)begroting. Daarmee is dit de beslissingsbevoegdheid van het algemeen bestuur.

Aanwending
Bij iedere bestemmingsreserve wordt aangegeven onder welke voorwaarden aanwending is toegestaan. Bij de begroting wordt door het algemeen bestuur vastgesteld voor welk bedrag er onttrokken mag worden aan de reserves. Daarmee komt de verantwoordelijkheid voor het daadwerkelijk besteden bij het algemeen bestuur.

Mutaties doel
De bestemming van een reserve kan alleen door het algemeen bestuur veranderd worden.

Opheffing
Net als de bij de vorming van een reserve, dient ook de opheffing van reserves door middel van een besluit van het algemeen bestuur plaats te vinden of indien er vooraf een einddatum vastgelegd is waarop de reserve komt te vervallen.

1.2 Voorzieningen

Het verschil met reserves is dat wet- en regelgeving (Besluit Begroting en Verantwoording: hierna te noemen: BBV) duidelijk omschrijft wanneer een voorziening moet worden ingesteld, deze zijn niet vrij te besteden of te bestemmen.
Een voorziening moet worden getroffen wegens:
- Verplichtingen en verliezen waarvan de omvang op de balansdatum onzeker is, doch redelijkerwijs te schatten.
- Op de balansdatum bestaande risico’s ter zake van bepaalde te verwachten verplichtingen of verliezen waarvan de omvang redelijkerwijs is in te schatten.
- Kosten die in een volgend begrotingsjaar zullen worden gemaakt mits het maken van die kosten zijn oorsprong mede vindt in het begrotingsjaar of in een voorafgaand begrotingsjaar en de voorziening strekt tot gelijkmatige verdeling van lasten over een aantal begrotingsjaren (kostenegalisatie).
- Tot de voorzieningen worden ook gerekend van derden verkregen middelen die specifiek besteed moeten worden, met uitzondering van de voorschotbedragen van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor specifieke uitkeringen die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren (fondsen).

Aan voorzieningen zit een verplichting vast. Voorzieningen zijn daarom vreemd vermogen, in tegenstelling tot reserves die tot het eigen vermogen behoren.

Vorming
De beleidsruimte van het algemeen bestuur is vooral gelegen in het instellen en opheffen van voorzieningen en het wijzigen van het bestaande beleid. Toevoegingen aan en aanwending en vrijval van voorzieningen worden zo veel mogelijk geraamd in de begroting (N.B. het kan incidenteel voorkomen dat een noodzakelijke wijziging in enig jaar niet meer in de begrotingscyclus kan worden meegenomen). Op deze manier heeft het algemeen bestuur de bestuurscommissies gemandateerd voor het (financieel) beheer van de voorzieningen. In de jaarrekening leggen de bestuurscommissies via het dagelijks bestuur verantwoording af aan het algemeen bestuur inzake alle voorzieningen.

Aanwending
Bij de totstandkoming van producten binnen de planning- & controlcyclus worden toevoegingen, aanwendingen en vrijval aangeleverd. Bij de vaststelling van deze producten door het algemeen bestuur worden deze mutaties geautoriseerd. Daarbij wordt in ogenschouw genomen dat voorzieningen niet groter of kleiner mogen zijn dan de verplichtingen of risico's waarvoor zij gevormd zijn. De wijziging van de hoogte van een voorziening wordt zodoende alleen gerealiseerd wanneer deze wordt aangepast aan een nieuw noodzakelijk niveau. Overige aanpassingen vloeien alleen voort uit het verminderen van een voorziening wegens aanwending voor het doel waarvoor deze is ingesteld.

Mutaties doel
Het doel van een voorziening kan niet gewijzigd worden. Wanneer het doel vervalt, dient de voorziening opgeheven te worden. Wanneer het doel verandert zal een nieuwe voorziening moeten worden ingesteld.

Opheffing
Opheffing van een voorziening is alleen mogelijk wanneer de aanleiding voor de vorming ervan, een verplichting en/of risico, is komen te vervallen.

1.3 Fondsen

In de balans worden onder de overlopende passiva afzonderlijk opgenomen:
- Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume;
- Alle van de EU, Rijk en provincies ontvangen voorschotbedragen voor specifieke uitkeringen die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren worden als overlopende passiva op de balans verantwoord.
- Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van volgende begrotingsjaren komen.

Voor de transparantie, omdat er nog sprake kan zijn van overige overlopende passiva, noemt de MRDH deze onder de overlopende passiva opgenomen geoormerkte middelen van derden, fondsen.
Het begrip fonds is geen door de wetgever opgelegde naam, we zijn vrij in de bepaling van de naam die we aan deze middelen willen geven. Omdat de fondsen onder overlopende passiva vallen, worden ze apart in de beleidsnota opgenomen.

Als gevolg van voorfinanciering kan er op enig moment een tekort ontstaan in de fondsen. Op basis van het BBV artikel 40a, lid 1a wordt zo'n tekort als een vordering op de balans verantwoord.

Vorming
De beleidsruimte van het algemeen bestuur bestaat uit het wijzigen van het bestaande beleid ten aanzien van onttrekkingen (bijvoorbeeld via de subsidieverordeningen of via de begroting) passend binnen het door derden bepaalde specifieke bestedingsdoel. Toevoegingen van fondsen en het wijzigen van de bestemming van de fondsen volgt uit de wet of uit de daarover met de betreffende overheid gemaakte afspraken.

Toevoegingen en onttrekkingen aan fondsen worden geraamd in de begroting en op deze manier geeft het algemeen bestuur het dagelijks bestuur en de bestuurscommissies de kaders voor het (financieel) beheer van de fondsen.

In de jaarrekening zullen de bestuurscommissies via het dagelijks bestuur inzake de fondsen verantwoording afleggen aan het algemeen bestuur.

Aanwending
De kosten van geleverde diensten en/of producten die gemaakt zijn in het kader van het desbetreffende specifieke door derden bepaalde bestedingsdoel komen ten laste van dat fonds.

Mutaties doel
Het doel kan niet gewijzigd worden. Het betreffen geoormerkte middelen van derden met een specifiek bestedingsdoel.

Opheffing
Na het vervallen van het specifieke bestedingsdoel. Eventuele resterende middelen worden afgerekend met de verstrekker van de middelen.

1.4 Rente

De MRDH volgt voor wat betreft rente over het eigen vermogen de aanbeveling van de commissie BBV in haar ´notitie rente 2017”.
De bepalingen en richtlijnen van deze notitie treden in werking met ingang van het begrotingsjaar 2017. De aanbeveling luidt; ”Alhoewel in het BBV de mogelijkheid vooralsnog blijft bestaan om een rentevergoeding (of een vergoeding voor de inflatie) over het eigen vermogen te berekenen en deze door te belasten aan de taakvelden, adviseert de Commissie BBV vanwege het verlangde inzicht, de eenvoud en transparantie deze systematiek niet (meer) toe te passen.” De MRDH volgt deze aanbeveling op.

Indien over vreemd vermogen rente wordt berekend, kan of moet -afhankelijk van de gemaakte afspraken of wettelijke bepalingen- de rente ten gunste van voorzieningen en/of fondsen worden gebracht.
De MRDH heeft geen voorzieningen en deze worden ook niet voorzien. Rentetoerekening is bij de instelling van voorzieningen overigens alleen aan de orde als de hoogte van de betreffende voorziening op basis van contante waarde wordt berekend.
Indien rente wordt ontvangen over niet bestede fondssaldi dient deze rente - afhankelijk van de gemaakte afspraken of wettelijke bepalingen - aan het betreffende fonds te worden toegerekend of als bate binnen het programma, waarvoor middelen aan het betreffende fonds worden onttrokken. De MRDH heeft ten tijde van het opmaken van deze beleidsnota geen fondsen, waaraan rente mag of zal worden toegerekend.

2 Overzichten

2.1 Reserves

Naam	Reserve weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat
Doel	De reserve is ingesteld naar aanleiding van een besluit van het algemeen bestuur van 9 december 2015 in het kader van Risicomanagement en weerstandsvermogen. In deze reserves is de benodigde weerstandscapaciteit voor het programma Economisch Vestigingsklimaat opgenomen.
Bestemming / beleid	Eind 2015 is door middel van een financiële risicoanalyse berekend dat een maal per vier jaar (collegeperiode) er als gevolg van de mogelijkheid van het uittreden van een gemeente en daarmee het wegvallen van (een deel van) de inwonerbijdrage een weerstandscapaciteit van €100.000 benodigd is ter dekking van vaste apparaatskosten. Indien dit risico zich manifesteert kan er een beroep worden gedaan op deze reserve.
Verantwoordelijke	Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat
Voeding en onttrekking	De reserve is ingesteld naar aanleiding van een besluit van het algemeen bestuur van 9 december 2015 in het kader van Risicomanagement en weerstandsvermogen. Bij de jaarrekening 2015 is aan deze reserve €100.000 toegevoegd. Onttrekkingen vinden plaats indien er een dekkingstekort op de vaste apparaatskosten ontstaat als gevolg van het wegvallen van (een deel van) de inwonerbijdrage.
Minimum en maximum	Niet van toepassing
Stand en verwacht verloop	Stand per 31 december 2015: €100.000 Verwacht verloop: Afhankelijk van het zich manifesteren van de risico's.
Looptijd	Voor onbepaalde tijd
Rentetoerekening	Niet van toepassing

Naam	Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat
Doel	De vorming van deze bestemmingsreserve heeft twee redenen: - omdat in het begrotingsjaar gestarte projecten niet altijd eindigen op 31 december van dat jaar. De doorloop en daarmee samenhangende kosten kunnen voor bepaalde grote projecten een onevenredig beslag op de begroting voor het volgende jaar leggen; - omdat het niet opportuun is om relatief geringe begrotingsoverschotten af te rekenen met 23 gemeenten.
Bestemming / beleid	Posten die voldoen aan de doelen kunnen in de reserve worden opgenomen
Verantwoordelijke	Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat
Voeding en onttrekking	De reserve is ingesteld naar aanleiding van een besluit van het algemeen bestuur van 9 december 2015 in het kader van de 1e bestuursrapportage MRDH 2015. Bij de jaarrekening 2015 is aan deze reserve €2.387.228 toegevoegd.
Minimum en maximum	Niet van toepassing
Stand en verwacht verloop	Stand per 31 december 2015: €2.387.228 Verwacht verloop: Afhankelijk van besluitvorming over de bestemming bij de jaarrekening en de realisatie van de in de reserve opgenomen projecten.
Looptijd	Voor onbepaalde tijd
Rentetoerekening	Niet van toepassing

Naam	Risicoreserve financiering regionale OV-bedrijven
Doel	-
Bestemming / beleid	Deze reserve moet worden gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% van voornoemd materieel 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. Indien voormelde risico's zich daadwerkelijk voordoen (bv. wanprestatie of faillissement van een vervoerder) kan een beroep worden gedaan op deze reserve.
Verantwoordelijke	Bestuurscommissie Vervoersautoriteit
Voeding en onttrekking	De instelling van deze reserve vloeit voort uit het besluit van het algemeen bestuur van 9 december 2016 om HTM Personenvervoer N.V. (inclusief HTM Railvoertuigen B.V. en HTM Railinfra B.V.) en RET N.V. (inclusief RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V.) goed te keuren als partijen waaraan door de MRDH leningen, garanties en borgstellingen uit hoofde van de publieke taak kunnen worden verstrekt ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur. Deze reserve wordt gevoed door het in rekening brengen van een jaarlijkse risico-opslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen aan voornoemde vervoerders. Onttrekking indien de hiervoor onder Bestemming/beleid genoemde risico's zich daadwerkelijk voordoen.
Minimum en maximum	Op basis van jaarlijkse risicoweging (norm 8% van discrepantie tussen openstaande leningen en economische waarde van de daarmee gefinancierde activa)
Stand en verwacht verloop	Stand per 31 december 2015: € nihil Verwacht verloop: de minimaal benodigde risicoreserve wordt in 2018 al bereikt, bedraagt dan naar verwachting € 7.600.000 en groeit daarna door naar een ultimo 2021 benodigde stand van € 19.000.000.
Looptijd	Voor onbepaalde tijd
Rentetoerekening	Niet van toepassing

2.2 Voorzieningen

In 2015 en 2016 zijn geen voorzieningen getroffen. Dat wordt ook niet voorzien.

2.3 Fondsen

Naam	BDU regio Rotterdam
Doel	Het bevorderen van de mobiliteit in de metropool Rotterdam Den Haag door de instandhouding en bevordering van een goed regionaal openbaar vervoer- en wegennetwerk. Voorts wordt noodzakelijk onderzoek uit deze fondsen gedekt.
Bestemming / beleid	Instandhouding openbaar vervoer door concessieverlening en – bijdragen aan vervoerders. Initiëren, beoordelen en bijdragen regionale investeringsprojecten op het gebied van verkeer en (openbaar) vervoer binnen de kaders van de wet en uitvoeringsregeling BDU.
Verantwoordelijke	Bestuurscommissie Vervoersautoriteit
Voeding en onttrekking	Jaarlijkse ontvangst rijksbijdrage in het kader van de wet Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor zover deze middelen in enig jaar niet worden besteed, blijven zij in het fonds.
Minimum en maximum	Niet van toepassing
Stand en verwacht verloop	Stand per 31 december 2015: €359.227.968 De verwachting is dat het fonds de komende jaren zal afnemen.
Looptijd	Voor onbepaalde tijd
Rentetoerekening	Niet van toepassing (vastgelegd in de wet BDU verkeer en vervoer)

Naam	Mobiliteitsfonds regio Den Haag
Doel	Het bevorderen van de mobiliteit in de metropool Rotterdam Den Haag door de instandhouding en bevordering van een goed regionaal openbaar vervoer- en wegennetwerk. Voorts wordt noodzakelijk onderzoek uit deze fondsen gedekt.
Bestemming / beleid	Instandhouding openbaar vervoer door concessieverlening en – bijdragen aan vervoerders. Initiëren, beoordelen en bijdragen regionale investeringsprojecten op het gebied van verkeer en (openbaar) vervoer binnen de kaders van de wet en uitvoeringsregeling BDU.
Verantwoordelijke	Bestuurscommissie Vervoersautoriteit
Voeding en onttrekking	- Jaarlijkse ontvangst rijksbijdrage in het kader van de wet Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) - Inwonerbijdrage Haaglanden-gemeenten*) Voor zover deze middelen in enig jaar niet worden besteed, blijven zij in het fonds. *) In 2011 is besloten deze bijdrage tot en met 2017 in stand te houden. In 2016 is besloten dat deze bijdrage met ingang van 2018 niet meer wordt geheven.
Minimum en maximum	Niet van toepassing
Stand en verwacht verloop	Stand per 31 december 2015: €121.253.956 De verwachting is dat het fonds de komende jaren zal afnemen.
Looptijd	Voor onbepaalde tijd
Rentetoerekening	- BDU deel: Niet van toepassing (vastgelegd in de wet Brede doeluitkering verkeer en vervoer) - Gemeentelijk deel: Niet van toepassing (conform gemaakte afspraken)

Het algemeen bestuur heeft bepaald dat met ingang van 2018 de hierboven genoemde fondsen worden samengevoegd. Vanzelfsprekend geldt dat ook voor de alle lopende verplichtingen ten laste van deze fondsen. In 2017 worden de bijdragen van de gemeenten en het Rijk conform de daartoe strekkende bepaling in het BBV apart geregistreerd.

3 Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op artikel 12 van de Financiële verordening MRDH 2015;

gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur van 21 juni 2017;

Besluit

1. De beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 7 juli 2017 van het algemeen bestuur.

mw.mr.drs. A.W.H. Bertram secretaris	ing. A. Aboutaleb voorzitter

Concept ontwerp begroting 2018 en meerjarenbeeld 2019-2021

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Inhoud

Inleiding 5
Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH 8
1.1 Strategie en resultaten 8
1.2 Investering in een sterke regio 11
Hoofdstuk 2 Vervoersautoriteit 15
2.1 De inhoudelijke ambities 15
2.2 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 18
2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 18
2.2.2 Wat gaat het kosten? 24
2.3 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 26
2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 26
2.3.2 Wat gaat het kosten? 27
Hoofdstuk 3 Versterken Economisch Vestigingsklimaat 29
3.1 De inhoudelijke ambities 29
3.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat 31
3.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 31
3.2.2 Wat gaat het kosten? 40
Hoofdstuk 4 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting 43
4.1 Algemene dekkingsmiddelen 43
4.2 Overhead 43
4.3 Vennootschapsbelasting 46
Hoofdstuk 5 Paragrafen 47
5.1 Financiering 47
5.2 Verbonden partijen 49
5.3 Weerstandsvermogen en risico's 52
5.4 Onderhoud kapitaalgoederen 55
5.5 Bedrijfsvoering 57
Hoofdstuk 6 Financiële begroting 60
6.1 Overzicht baten en lasten 60
6.2 Overzicht incidentele baten en lasten 61
6.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting 63
Hoofdstuk 7 Staat van reserves en fondsen 2017-2021 66
Hoofdstuk 8 Inwonerbijdragen per gemeente 67

Hoofdstuk 9 Besluit 68
Bijlage 1 Indicatoren 69
Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2017 80
1. Inleiding, achtergronden en kaders 82
1.1 De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2018 82
1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit 83
1.3 Beleidskaders van de Vervoersautoriteit 83
1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden 85
1.5 Harmonisatie van de investeringsprogramma's 85
2. Financiële samenvatting 86
3. Openbaar Vervoer 88
3.1 Projecten in de realisatiefase 88
3.2 Uitwerkingsfase 90
3.3 Verkenningen en planstudies 91
4. Verkeersmanagement en wegenstructuur 93
4.1 Projecten in de realisatiefase 93
4.2 Projecten in de uitwerkingsfase 94
4.3 Verkenningen en planstudies 96
5. Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid 98
5.1 Fiets 98
5.2 Ketenmobiliteit 100
5.3 Verkeersveiligheid 100
5.4 Duurzame mobiliteit 100
6. Beter Benutten 101
6.1 Beter Benutten Vervolg (SGH) 101
6.2 Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg (SR) 102
7. Quick Wins 102
Bijlagen 103
Bijlage A: Financieel overzicht IPVa 2017 t/m 2027 104
Bijlage B1 Grote projecten 105
Bijlage B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger 106
Bijlage B3 Aanmeldingen 111
Bijlage B4 Afgesloten projecten 2016 118

Bijlage C Projectenlijsten Beter Benutten Vervolg 122
Bijlage D Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 124
Bijlage E Afkortingenlijst 126

Inleiding

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

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

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

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

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

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

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

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

Werkplan
Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de strategische agenda. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 het Werkplan MRDH vastgesteld. Daarbij is besloten om het strategisch deel van het Werkplan met ingang van 2017 te koppelen aan de doorlooptijd van de strategische agenda van de MRDH en daarmee niet meer jaarlijks uit te brengen. De concrete activiteiten worden met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de jaarrekening en de Bestuursrapportages gemeld. De ontwerpbegroting MRDH 2018 vervult derhalve tevens de functie van Werkplan.

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

Leeswijzer

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording[1] (BBV) bestaat de MRDH begroting uit een beleidsbegroting en een financiële begroting. De beleidsbegroting beslaat de hoofdstukken 2 tot en met 5, met hoofdstuk 1 als introductie van de integrale ambitie en activiteiten van de MRDH en daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale begroting.
Hoofdstuk 6 bevat de financiële begroting.

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 8 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

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

[1] De Gemeentewet en de Provinciewet schrijven voor dat elke gemeente en elke provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken opstellen. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bevat de regelgeving daarvoor. Op basis van de wet geldt het BBV ook voor gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

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

1.1 Strategie en resultaten

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

1. Economische vernieuwing

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

2. Bereikbaarheid verbeteren

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

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

3. Toonaangevende duurzaamheid

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

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

4. Aantrekkingskracht regio versterken

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

Eerste resultaten

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

1. Europese steun voor betere bereikbaarheid

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

2. Frequentie OV omhoog

Staatsecretaris Sharon Dijksma (Infrastructuur en Milieu) heeft groen licht gegeven voor de spooruitbreiding tussen Rijswijk en Delft-Zuid. Daarmee zet het kabinet een belangrijke stap in de verbetering van het economisch vestigingsklimaat van de Zuidelijke Randstad. Dit mede dankzij de gezamenlijke inzet vanuit de regio, waaronder de gemeenten Den Haag, Rotterdam, Delft en Schiedam. Het Tracébesluit betekent dat in 2023 elke tien minuten een Sprinter voorbij komt (nu nog elk kwartier) op het traject tussen Dordrecht en Leiden. Daarmee wordt voldaan aan het belangrijkste doel van het programma Stedenbaan, waarin onder meer MRDH, NS en ProRail al tien jaar samenwerken aan verbetering van het openbaar vervoer in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling.

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

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

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

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

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

industrieel complex of bijvoorbeeld de beschikbare kennis en expertise op het terrein van deltatechnologie.

1.2 Investering in een sterke regio

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

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

Maar liefst 150 projecten
Het investeringsprogramma bestaat uit maar liefst 150 concrete projecten die zijn aangedragen door de betrokken gemeenten, de provincie, de kennisinstellingen en het bedrijfsleven. Uit die lijst zijn, zogenoemde focusprojecten benoemd. Deze projecten hebben een grote regionale betekenis en kunnen in de periode tot medio 2017 tot een concreet resultaat leiden. De totale lijst aan projecten staat op de website investeringsprogramma.nl.
Voor het sterker maken van onze regio vernieuwen we in viervoud; vernieuwen in (1) economie, (2) energie, (3) verbindingen en (4) stad en omgeving. De genoemde 150 projecten vallen alle onder deze vier invalshoeken.
Het algemeen bestuur stelde op 9 december 2016 een aantal focusprojecten vast. In de tabel hieronder leest u welke focusprojecten dat zijn. De projecten met een * hebben een relatie met de Roadmap Next Economy. Daarnaast besloot het algemeen bestuur enkele van deze projecten in de etalage te zetten. Om daarmee effectiever te zijn op het gebied van communicatie en public affairs.

Focusprojecten		Bestuurlijk verantwoordelijk
Vier sporen Den Haag-Rotterdam	Rijswijk-Delft Zuid	MRDH/PZH/Rijk
	Delft Zuid – Schiedam	
	Schiedam-Rotterdam Centraal	
Next Generation Woonwijken (*)	Verstedelijkingsstrategie	PZH
	Verduurzaming woningen VvE's	MRDH/Gemeenten
	Wijkaanpak	MRDH/Gemeenten
Energie-infrastructuur	Smart Multi Commodity Grid (*)	PZH/MRDH/ Gemeenten
	Cluster West	
	Cluster Oost	
Opwekking duurzame energie	Geothermie (*)	PZH/Gemeenten
Digital Gateway (*)	Connect MRDH	Privaat
	Digital Port	
	Automated/connected Mobility	
Automatisch Vervoer Last Mile	Fieldlab Automatisch Vervoer (*)	MRDH/ Kennisinstellingen
	Rotterdam The Hague Airport – shuttle RandstadRail Meijersplein	MRDH
	Rivium	Capelle ad Ijssel
	Vijfsluizen	Schiedam
Vervoer op maat	Transformatie onderkant OV	MRDH
Energietransitie mobiliteit	Zero emissie openbaar vervoer (*)	MRDH/Privaat
	OV- en weginfrastructuur	MRDH/PZH
	Laadpalen elektrisch vervoer	MRDH/Gemeenten
Transformatie kantoren en winkels	Transformatie kantoren[2]	MRDH/Gemeenten
Weginfrastructuur	Programma Aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet A4/N223 Den Hoorn, A4 - N470 Kruithuisweg - A13, A29/N487, A29/N217, A29/N59 Hellegatsplein, A12 / N219, A4 / N206, A20 Maasdijk, A20 Vlaardingen, A20 Maassluis Noordzijde, A20 Vlaardingen West, A20 Maassluis Zuidzijde, A15 IIsselmondse Knoop, A15 Aveling, A15 Hartelbrug, A15 Harmsenbrug (N57), A20 Capelle a/d IJssel (m.n. afrit vanuit Terbregseplein), Aansluiting Zoetermeer, A4 - N211 - N222 - A20 (Veilingroute), A4 Den Haag Zuid Harnaschknoop	MRDH/PZH/Rijk
	Oeververbindingen – Rotterdam	MRDH/Rotterdam/Rijk
	Oeververbindingen – Brienenoord/Algeracorridor	MRDH/Rotterdam/ Capelle en Krimpen ad IJssel/ Ridderkerk/Rijk
	Corridor Rotterdam-Antwerpen	PZH/Rijk
	Fietsparkeren bij OV haltes	MRDH
Schaalsprong Metropolitaan OV	Samenloop RandstadRail E met Zoetermeerlijn ¾	MRDH/Gemeenten
	Rotterdam	
	Den Haag	
	Oost-/Westland	
Campus Leiden (*)	Bereikbaarheid, Stationsgebied, Vastgoed, Faciliteiten	Leiden
Campus Delft (*)	Bereikbaarheid, Stationsgebied, Vastgoed, Faciliteiten	Delft
Rotterdam Innovation District (*)	Herontwikkeling, Innovatie, Bereikbaarheid	Rotterdam
Central Innovation Ditstrict Den Haag (*)	Herontwikkeling, Innovatie, Bereikbaarheid	Den Haag
Internationale Ontwikkeling Scheveningen	Herontwikkeling, innovatie, Bereikbaarheid	Den Haag
Fieldlabs	Fieldlab infrastructuur (*)	MRDH/PZH/ Kennisinstellingen
Greenports Modernisering Glastuinbouw	Greenport corridor (onderdeel van integrale gebiedsontwikkeling A4-Veilingroute A20)	PZH
Greenports Next	World food park	GR Nieuw Reijerwaard

Step Food		
A12 Corridor/Bleizo	Multimodale ontsluiting Corridor A12 (Railterminal)	Lansingerland
Maritiem Service District		Schiedam
Metropolitaan Landschap	Hollandse banen	MRDH/PZH/ Gemeenten
	Metropolitane fietsroutes	
	Inpassing Viersporigheid Central Park	

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

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

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

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

Voortgang bewaken
Hoe verloopt de uitvoering van het Regionaal Investeringsprogramma? En hoe de implementatie van de Roadmap Next Economy? Deze vragen komen bij elke reguliere vergadering van de Adviescommissies, de Bestuurscommissies en het algemeen bestuur aan de orde. Ook in de Economische Programmaraad Zuidvleugel komen de voortgang en de strategische kansen, dilemma’s en knelpunten ter tafel. Daarnaast vindt elk jaar een uitgebreidere bijeenkomst, een *special,* plaats waarbij alle betrokken partijen samen de balans opmaken.

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

1.3 Financiën

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

Programmabegroting 2018 (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	366.785.800	413.611.705	**400.232.145**	393.468.946	393.572.418	389.531.759
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	254.364.847	454.415.178	**255.981.072**	255.032.744	102.375.636	120.844.776
3. Economisch Vestigingsklimaat	7.055.992	5.745.700	**4.820.600**	4.638.000	4.630.400	4.630.400
4. Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	**0**	0	0	0
Overhead	0	0	**5.711.200**	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Onvoorzien	0	0	**0**	0	0	0
Totaal	630.761.139	876.317.583	**666.745.017**	658.850.890	506.289.654	520.718.135
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	366.785.800	417.872.037	**405.190.971**	398.441.482	396.237.756	391.769.815
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	254.364.847	454.415.178	**255.981.077**	255.032.702	102.375.635	120.844.807
3. Economisch Vestigingsklimaat	6.259.928	5.745.700	**4.820.600**	4.638.000	4.630.400	4.630.400
4. Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	**0**	0	0	0
Overhead	0	0	**5.711.200**	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Totaal	629.965.075	880.577.915	**671.703.848**	663.823.384	508.954.991	522.956.222
Resultaat voor reservemutaties	-796.064	4.260.332	4.958.831	4.972.494	2.665.337	2.238.087
Onttrekking aan reserves	796.064	0	**0**	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	-4.260.332	**-4.958.826**	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	**0**	0	0	0

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

Hoofdstuk 2 Vervoersautoriteit

2.1 De inhoudelijke ambities

Inleiding
Binnen de MRDH begroting kent de Vervoersautoriteit twee programma's: een programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en een programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. Aan de hand van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid beschrijven we per programma de doelstellingen ofwel wat we willen bereiken, en aan deze doelstellingen koppelen we vervolgens jaaractiviteiten. Onderdeel hiervan is de uitvoering van een aantal wettelijke taken wat betreft de concessieverlening openbaar vervoer, beheer en onderhoud openbaar vervoerinfrastructuur en de planvormingsbevoegdheid conform de Planwet Verkeer en Vervoer. Het programma Infrastructuur vormt de basis voor het bereikbaarheidsdeel van de focus- en etalageprojecten uit het Regionaal Investeringsprogramma.

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

Bereikbaarheidsdoel	**Top-eis**	**Ambitie in 2025 t.o.v. huidige situatie**
Concurrerende economie	• Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken • 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 (CO2)	Afname van 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	Afname van 10% voor het gehele OV-systeem

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

Het geheel maakt het mogelijk om onderbouwde keuzes te maken, prioriteiten te stellen en meer inzicht te krijgen in de effectiviteit van investeringen. Dit vraagt, naast een methodische doorvertaling van doelen naar eisen, om een bijpassende monitoringssystematiek. Deze wordt in

2017 geoperationaliseerd, inclusief het opstellen van het eerste monitoringsrapport. Vooruitlopend daarop is in 2016 voor een aantal topeisen een eerste nulmeting verricht. Die nulmeting is opgenomen in bijlage 1 van deze begroting.

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

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

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

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

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit (Va) worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke rijksbijdragen, zoals gelden voor het programma Beter Benutten Vervolg en het Actieprogramma Regionaal OV die beiden zijn toegevoegd aan de BDU.
Als gevolg van kortingen op de BDU door voorgaande kabinetten en stijgende kosten van beheer, onderhoud en vervanging van metro, lightrail en tram staat de investeringsruimte van de Va onder grote druk. Ingezet wordt op afspraken met het nieuwe kabinet om deze problematiek aan te pakken.

Op 1 januari 2018 wordt een nieuwe Subsidieverordening MRDH Vervoersautoriteit van kracht. De Subsidieverordening geldt voor alle 23 participerende gemeenten en andere partijen die aanspraak kunnen maken op subsidie vanuit de MRDH. Dit betekent dat met ingang van het begrotingsjaar 2018 de investeringsprogramma's van de voormalige stadsregio's niet meer gescheiden worden gehouden. Als beleidsregel is vastgelegd dat over een periode van tien jaar tenminste 20% van de BDU-middelen beschikbaar moet zijn voor nieuwe infrastructurele projecten (de zgn. 80-20 regel).

Om dit goed te kunnen monitoren, en omwille van een daarop toegesneden transparante besluitvorming, is de programma-indeling van 2018 daarop aangepast. De bestaande programma's Verkeer en Openbaar Vervoer worden verdeeld over de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

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

- conform een daartoe in het algemeen bestuur genomen besluit mag sprake zijn van overplanning (= negatief saldo) binnen het investeringsprogramma, mits binnen 10 jaar het saldo weer nul is. Overplanning houdt in dat er in enig jaar meer aan projectuitvoering wordt begroot dan er aan BDU-middelen beschikbaar is. De praktijk leert echter dat er structureel veel te optimistisch wordt gepland. Anders gezegd, de uitvoering van projecten verloopt veel trager dan waar in het IPVa van wordt uitgegaan. Omdat het uitgangspunt is dat er meer realistisch moet worden begroot, vormt vanaf 2018 het IPVa wel de basis voor dit onderdeel van de begroting, maar wordt hierop een correctie (op basis van ervaringscijfers) op de daarin geraamde bestedingen toegepast.
- in de begroting 2017 is voor dat begrotingsjaar een overbestedingsplafond vastgelegd van € 90 miljoen onder de voorwaarde dat binnen een periode van tien jaar de voor de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer beschikbare financiële middelen ten minste nul zijn. Zoals het zich nu laat aanzien, is de kans dat deze overbesteding zich daadwerkelijk in 2017 zal voordoen zeer gering. Hoe dat voor 2018 en volgende jaren uitpakt op basis van de hiervoor genoemde gewijzigde (meer realistische) ramingen, is verwerkt in deze begroting 2018.
- conform het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 7 december 2016 zal met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonerbijdrage ten behoeve van Verkeer en Vervoer opgaven meer worden geheven. Door het voorgestelde besluit wordt de financiële opgave van de MRDH groter. Voor de begroting 2018 en de meerjarenraming 2019-2021 gaat het om een bedrag van € 38,8 miljoen aan minder inkomsten. Met de gevolgen hiervan is rekening gehouden in het IPVa 2018 en daarmee zijn tevens de financiële gevolgen verwerkt in de voorliggende begroting 2018 en meerjarenraming 2019-2021.
- voor het programma kleine projecten wordt vanaf 2018 MRDH-breed een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van het programma kleine projecten wordt in het voorjaar van 2017 in samenspraak met de gemeenten uitgewerkt, gericht op vaststelling in de Bestuurscommissie uiterlijk in oktober 2017 (vooruitlopend op de begrotingsbehandeling van de gemeenten).

2.2 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

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

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

Wat willen we bereiken?

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

Daarin zijn de opgaven bepaald die de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Deze vormen, in overleg met het Rijk mede de basis onder het programma dat wordt afgesproken met de minister van I&M in het BO-MIRT najaar 2017 en volgende jaren.
Hoewel een aantal beleidsuitwerkingsopgaven nog doorloopt, staat 2018 in het teken van uitwerking en uitvoering van maatregelen. Soms in de vorm van verkenningen voor langere termijn, soms in de vorm van concrete maatregelen op korte termijn.

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

Monitoring van de gestelde top- en netwerkeisen blijft van groot belang, niet alleen om te bepalen of we het goed doen, maar ook om vorm te geven aan adaptieve planning: inspelen op de nieuwe ontwikkelingen in gedrag en techniek.

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

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

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

Fiets- en ketenmobiliteit dragen bij aan de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid én aan een duurzamere regio. Fiets- en ketenmobiliteit zijn een manier om onnodig autogebruik terug te dringen.
Het toenemend fietsgebruik, zowel binnenstedelijk als regionaal, draagt bij aan bereikbaarheid, de kwaliteit van de buitenruimte en de leefbaarheid. De fiets is daarnaast van grote betekenis voor de ontsluiting van de grote landelijke groengebieden in de regio. Deze toename willen we bevorderen met infrastructuur die rekening houdt met e-bikes en andere innovatieve fietsen.
Mobiliteitsnetwerken worden optimaal gebruikt door de beschikbaarheid van voldoende ketenvoorzieningen die de overstap tussen fiets, auto en OV op een aangename wijze mogelijk maken. Deze voorzieningen zijn betaalbaar en worden door de reiziger positief gewaardeerd.

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

Elk verkeersslachtoffer is er één teveel. ‘Maak van de nul een punt’ is de paraplu waaronder het hele verkeersveiligheidsbeleid valt. De MRDH gebruikt de afgesproken landelijke doelstellingen als impuls en als basis voor monitoring bij de realisatie van haar eigen doelstellingen. In Zuid-Holland werken we met het credo: “Iedereen komt veilig thuis in Zuid-Holland”, uitgewerkt in de visie voor het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid: voortzetten, vernieuwen en verspreiden. We willen bereiken dat het aantal verkeersslachtoffers daalt en richten ons daarbij op kwetsbare groepen: fietsers, jonge automobilisten, jeugd (4-18 jaar) en senioren. Dat doen we door activiteiten op het terrein van educatie en gedragsbeïnvloeding, handhaving en door risicogerichte benadering van infrastructuur.

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

Algemeen

- bijdrage leveren aan jaarlijkse regiomonitor;
- uitvoeren van verkenningen of planstudies voortvloeiende uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag;
- nadere onderbouwing van de viersporigheid Delft – Schiedam mede in relatie tot de ambities van Toekomstbeeld OV voor lightrail op het hoofdspoor en inclusief de landschappelijke inpassing (Regionaal Investeringsprogramma);
- bijdragen aan de doorontwikkeling van de voor mobiliteit en logistiek relevante transitiepaden van de Roadmap NextEconomy;
- verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als werkgever, onder andere bedrijfsvervoer, collectief vervoer haven, platooning;
- verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als aanbieder van nieuwe mobiliteitsproducten;
- structureel slimmer samenwerken: samenwerking met en tussen de MRDH-gemeenten en samenwerking met partners, zoals het platform Future Mobility Movement, netwerkontwikkeling, mobiliteitsinnovatie, kennisontwikkeling en –deling;
- uitbreiden van de Kennisagenda met hogescholen en universiteiten waarmee in 2017 een start is gemaakt en gezamenlijke ontwikkeling van voorstellen ten behoeve van nationale of Europese kennisprogramma’s;
- participatie in de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad;
- participatie in projecten en processen van CROW/KpVV, Connekt en andere relevante nationale kennisorganisaties;
- samen met de gemeenten pro-actief participeren in het proces van de Omgevingsvisies van de provincie Zuid-Holland en Rijk en waar nodig gebruik maken van formele reactiemogelijkheden;
- de MRDH pakt samen met de gemeenten de onderdelen van Stedenbaan op die passen bij de rol van de MRDH: waaronder ketenmobiliteit, alliantiegesprekken over voorzieningen bij stations, ruimtelijke programmering van werklocaties;
- de MRDH draagt zorg voor inbreng van het regionale vervoerbelang in ruimtelijke overlegtafels zoals het portefeuillehoudersoverleg verstedelijking en wonen en de regionale tafel Ruimte en Economie;
- programmering IPVa;
- programmamanagement Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid;
- alternatieve en nieuwe financieringsvormen onderzoeken zowel bij/samen met medeoverheden (provincie Zuid-Holland, Rijk, Europa) als bij/samen met het bedrijfsleven;
- tenminste 1 pilot alternatieve financiering uitvoeren;
- voorbereiding van de Bestuurlijke Overleggen MIRT samen met de partners in de Zuidelijke Randstad en in afstemming met de inliggende gemeenten;

- samen met provincie en gemeenten invulling geven aan de wederkerige bijdrage vanuit de regio aan de inzet van MIRT-middelen door het Rijk in het kader van de programmatische aanpak (financieel of anderszins).

Wegennetwerk

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

Reisgedrag

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

Verkeersmanagement

- participeren in en mede financieren van BEREIK! t.b.v.:
    - het uitvoeren en bijstellen van regelscenario’s in dagelijkse situaties;
    - verkeersmanagement bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten;
    - afstemming wegwerkzaamheden (RegioRegie).
- participeren in NDW ten behoeve van het genereren en beheren van verkeersdata.

Intelligente Transport Systemen (ITS)

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

Goederenvervoer en stedelijke distributie

- organiseren van jaarlijkse netwerk-/kennisdelingsbijeenkomst Goederenvervoer in de regio;

- uitvoering van twee nader te bepalen onderwerpen op het gebied van Goederenvervoer en stedelijke distributie, zoals benoemd in de ‘Aanpak Goederenvervoer MRDH’.

Samenwerking met het rijk

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

Fiets en ketenmobiliteit

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

Duurzame mobiliteit

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

Verkeersveiligheid

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

rijtaakondersteuning en risicogestuurde aanpak fiets (pilot Safe Cycling Network), in het verlengde van uitkomsten van een pilot in 2017.

Exploitatie openbaar vervoer en beheer en onderhoud infrastructuur

- gunningsbesluit concessies bus Den Haag stad, Rotterdam stad, Haaglanden streek en Voorne-Putten;
- concessiebeheer rail HTM en RET;
- onderdeel van de 4 busconcessies is dat de vervoerbedrijven een transitiepad naar zero emissie busvervoer ontwikkelen. Vervoerders worden in de bestekken via de gunningscriteria geprikkeld om hiervoor een zo'n duurzaam mogelijk bod te doen (Regionaal Investeringsprogramma);
- nadere uitwerking en deels uitvoering van nieuwe energieconcepten (besparen, opwekken, laadinfra) gerelateerd aan de OV-infrastructuur, zoals plaatsen van zonnepanelen op daken van lightrailhaltes en metrostations (Regionaal Investeringsprogramma);
- verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen;
- realisatie benchmark beheer en onderhoud, waarbij aanknopingspunten op verdere kostenreductie verder uitgewerkt worden in een voorstel voor een nieuwe taakstelling op de kosten voor onderhoud van zowel de railinfra als de railvoertuigen;
- de vervoerplannen OV 2019 met de gemeenten en vervoerders kritisch doorlichten en bijsturen op kosteneffectiviteit, inzet is daarbij een gelijkblijvende of lagere exploitatiebijdrage in 2019 t.o.v. 2017/2018;
- bijdragen aan de implementatie van de resultaten van de pilots op het gebied van innovatie in het kleinschalig vervoer/doelgroepenvervoer (Regionaal Investeringsprogramma);
- bijdragen aan de implementatie van de visie personenvervoer over water;
- een kosten/batenanalyse maken over Sociale veiligheid in het OV;
- realisatie maatregelen ter verbetering OV Rotterdam The Hague Airport.

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten:						
Beleid en programmering						
Verkeer	4.000.000	5.000.000	**5.000.000**	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Openbaar vervoer	2.802.000	3.100.000	**4.691.000**	4.691.000	4.691.000	4.691.000
Subtotaal Beleid en programmering	6.802.000	8.100.000	**9.691.000**	9.691.000	9.691.000	9.691.000
Exploitatie openbaar vervoer						
Concessies	225.391.384	213.919.600	**197.503.000**	187.183.000	187.006.000	183.998.000
Beheer en onderhoud infra	130.105.016	178.125.900	**180.431.000**	181.196.000	180.555.000	179.170.000
Subtotaal Exploitatie OV	355.496.400	392.045.500	**377.934.000**	368.379.000	367.561.000	363.168.000
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel*	4.487.400	4.498.500	**2.341.100**	2.341.100	2.341.100	2.341.100
Subtotaal Apparaatslasten	4.487.400	4.498.500	**2.341.100**	2.341.100	2.341.100	2.341.100
Financiering						
Rente	0	8.967.705	**10.266.045**	13.057.846	13.979.318	14.331.659
Subtotaal Financiering	0	8.967.705	**10.266.045**	13.057.846	13.979.318	14.331.659
Totaal lasten	366.785.800	413.611.705	**400.232.145**	393.468.946	393.572.418	389.531.759
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	366.785.800	404.644.000	**388.966.100**	378.607.402	375.237.846	370.258.522
Risico-opslag	0	4.260.332	**4.958.826**	5.776.234	6.020.592	6.179.634
Rente	0	8.967.705	**10.266.045**	13.057.846	13.979.318	14.331.659
Overige inkomsten	0	0	**1.000.000**	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Totaal baten	366.785.800	417.872.037	**405.190.971**	398.441.482	396.237.756	391.769.815
Resultaat voor reservemutaties	0	4.260.332	**4.958.826**	4.972.536	2.665.338	2.238.056
Toevoeging risicoreserve financiering	0	-4.260.332	**-4.958.826**	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	**0**	0	0	0
* t/m 2017 totale apparaatslasten						

Beleid en programmering
De verhoging van de kosten voor het onderdeel openbaar vervoer vanaf 2018 is het gevolg van een structureel benodigd hoger onderzoeksbudget. De werkelijke uitgaven voor dit onderzoeksbudget bedragen voor 2016 € 4,7 miljoen. Dit is in lijn met het onderzoeksbudget voor 2018 en verder. Voor 2017 zal een begrotingswijziging worden voorgesteld via de 1^{e} bestuursrapportage.

Concessies
In 2017 is sprake van een eenmalige uitkering aan RET van € 23 miljoen voor de wijziging van de grondslag (lineair in plaats van annuïtair) waarop de kapitaallasten van de railvoertuigen worden gesubsidieerd. Daardoor dalen de in de concessie daarvoor opgenomen rentevergoedingen in de jaren daarna.
Daarnaast levert de noodzakelijke en relatief goedkope herfinanciering van HTM en RET als gevolg van aflopende bestaande (relatief dure) leningen in de komende jaren een positieve bijdrage aan de te betalen concessievergoedingen.
De kosten en opbrengsten van de financieringsfunctie zijn aan dit programma toegerekend, omdat deze uitsluitend aan de exploitatie van de Vervoersautoriteit zijn toe te rekenen.

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

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

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

2.3 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

De MRDH zet in op het zo efficiënt en effectief mogelijk benutten van de beschikbare middelen. Concreet betekent dit dat we keuzes moeten maken c.q. prioriteiten moeten stellen, terwijl daarnaast naar nieuwe en/of alternatieve financieringsvormen gezocht dient te worden.

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

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

Wat willen we bereiken?

De hoofddoelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn opgenomen in paragraaf 2.1.
De topeisen en systeemeisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn in 2017 geoperationaliseerd en er heeft een volledige nulmeting plaatsgevonden. Tevens zijn op de diverse thema's en gebieden uitwerkings- en uitvoeringsprogramma's vastgesteld. Deels heeft dit plaatsgevonden in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.
Daarbij zijn de opgaven bepaald die de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Deze zijn ten dele opgenomen in het programma dat is afgesproken met de minister van I&M in het BO-MIRT najaar 2017.
Gegeven de financiële slagkracht van de MRDH en de onderliggende gemeenten is het noodzakelijk om ook alternatieve financieringsvormen te onderzoeken. Daarbij speelt tevens een rol dat slimmer samenwerken noodzakelijk is om zaken voor elkaar te krijgen, zowel met het bedrijfsleven als met medeoverheden**.** Beide zaken pakken we in het kader van de regionale investeringsstrategie MRDH-breed aan.
We willen zorgen dat de besluitvorming in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO-MIRT) maximaal bijdraagt aan de realisatie van de doelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de projecten in het Regionaal Investeringsprogramma.

Wat gaan we daarvoor doen?

Subsidieverlening aan projecten uit het IPVa, die als bijlage 1 is toegevoegd. Op hoofdlijnen betreft het de volgende onderwerpen:

- de MRDH stimuleert als subsidieverlener de aanleg en verbetering van nieuwe regionale weginfrastructuur. De grootste uitgaven zijn gepland voor de projecten Rotterdamsebaan in Den Haag en de H6 weg in Hoek van Holland. Daarnaast wordt verwacht een subsidie te verlenen aan de ontsluiting van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard;
- de MRDH financiert maatregelen ter verbetering van de ketenmobiliteit, bijvoorbeeld voor verbetering van fietsparkeren of P+R. In dit kader breidt ProRail met subsidie van de MRDH de fietsparkeervoorzieningen uit bij de NS stations Rijswijk en Rotterdam-Alexander;

- de MRDH stimuleert de aanleg van nieuwe regionale fietsinfrastructuur en opwaardering van bestaande fietsinfrastructuur, waaronder twee sterfietsroutes in Den Haag;
- de MRDH verleent subsidies aan het veiliger maken van diverse schoolomgevingen, het saneren van blackspots, de herinrichting van 30 km gebieden en het uitvoeren van verkeerseducatieprojecten voor de verschillende doelgroepen met een verhoogd risico;
- start uitwerking van de drie integrale gebiedsverkenningen OV, namelijk OV plan Rotterdam 2040, schaalsprong OV Den Haag 2040 en netwerkvisie Randstadrail 2040 Oostland (Regionaal Investeringsprogramma);
- bijdragen aan aanpassing spooremplacement Schiedam volgens variant D ten behoeve van viersporigheid Schiedam – Rotterdam (Regionaal Investeringsprogramma);
- start realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen;
- afronding project Hoekse Lijn, het onderdeel verlenging van de metro naar het strand;
- realisatie tram 19B naar TU Delft;
- afronding programma Netwerk Randstadrail fase 1 (tramnetwerk Den Haag);
- start proces bestelling nieuwe trams Den Haag alsmede start aanpassing traminfrastructuur, in samenwerking met HTM en gemeente Den Haag;
- realisatie Sebastiaansbrug Delft;
- realisatie keervoorziening metrolijn E bij Pijnacker/ verhoging spitsfrequentie Lijn E;
- afronden en in gebruik nemen van diverse trein-, metro- en lightrailstationsprojecten zoals station Rotterdam-Alexander, Blaak, evenementenuitgang metrohalte Stadhuis, nooduitgang station Eendrachtsplein, vervoerknoop Bleizo, tramhalte Hollands Spoor, tramhaltes Delft centrum en lightrailstation Zoetermeer centrum;
- realisatie, start renovatie diverse ondergrondse stations.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten:						
Projectkosten Verkeer						
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	79.060.747	156.448.684	**111.593.244**	89.200.821	50.366.783	88.310.157
- Fiets- en ketenmobiliteit	17.524.200	20.000.000	**22.617.097**	29.245.327	15.876.750	7.657.250
- Verkeersveiligheid	7.320.000	7.500.000	**11.787.821**	12.202.417	7.529.000	7.500.000
Subtotaal Verkeer	103.904.947	183.948.684	**145.998.162**	130.648.565	73.772.533	103.467.407
Projectkosten Openbaar vervoer						
- Netwerk openbaar vervoer	145.674.100	265.677.394	**107.905.515**	122.306.737	26.525.702	15.300.000
Subtotaal Openbaar vervoer	145.674.100	265.677.394	**107.905.515**	122.306.737	26.525.702	15.300.000
Apparaatslasten						
- Directe kosten personeel*	4.785.800	4.789.100	**2.077.400**	2.077.400	2.077.400	2.077.400
Subtotaal Apparaatslasten	4.785.800	4.789.100	**2.077.400**	2.077.400	2.077.400	2.077.400
Totaal lasten	254.364.847	454.415.178	**255.981.077**	255.032.702	102.375.635	120.844.807
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	232.364.847	454.415.178	**167.192.098**	206.368.169	53.711.102	77.472.273
Overige inkomsten	22.000.000	0	**88.788.979**	48.664.533	48.664.533	43.372.534
Totaal baten	254.364.847	454.415.178	**255.981.077**	255.032.702	102.375.635	120.844.807
Resultaat	0	0	**0**	0	0	0

Verkeersmanagement en wegenstructuur
De toename in 2017 en 2018 wordt veroorzaakt door bestedingen in het kader van de Rotterdamse baan.

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

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

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

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

Overige inkomsten
Als volgt te specificeren:

Incidentele rijksbijdrage Actieprogramma regionaal OV (AROV)	€ 5.292.000
Incidentele rijksbijdrage programma Beter benutten vervolg	- 29.584.436
Incidentele rijksbijdrage Rotterdamse baan	- 53.912.543

Totaal	€ 88.788.979
	==========

Hoofdstuk 3 Versterken Economisch Vestigingsklimaat

3.1 De inhoudelijke ambities

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

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

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

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

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

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

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

1. Werklocaties;

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

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

3.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

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

3.2.1.1 Werklocaties

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

1. We maken programmeringsafspraken voor werklocaties op basis van actuele agenda's en toetsen nieuwe initiatieven aan de agenda's via regionale afstemming. Daarnaast ondersteunen we de Taskforce Detailhandel. Voor detailhandel en kantoren is al een Agenda opgesteld. In 2017 gebeurt dit ook voor het onderdeel bedrijventerreinen. Hiermee heeft de regio kaders om nieuwe initiatieven regionaal af te stemmen. Voor een uitgebreidere benadering van de vraagstukken in de winkelmarkt (meer dan het toetsen van initiatieven) zal in 2017 een Taskforce Detailhandel worden opgericht. In deze taskforce zal in 2018 in ieder geval vanuit een aantal gemeenten op ambtelijk niveau worden deelgenomen. In deze taskforce gaat het bijvoorbeeld over de revitalisering van centra, de beknelling van sommige centra in een sterke regio en de aanpak van leegstand.
2. We stimuleren gebiedsontwikkeling van kantorenlocaties. Het creëren van beweging in 16 aandachtsgebieden in de MRDH, omdat ze van bovengemiddelde waarde (kunnen) zijn voor de ruimtelijke economische structuur van de metropoolregio. In een aantal gebieden betreft het transformatie of revitalisering, maar in andere gebieden gaat het over sloop of juist de bouw van kantoren. Ook combinaties komen voor. In 2017 worden voor 16

gebieden (die liggen in 9 gemeenten) in de MRDH factsheets/gebieds-perspectieven opgesteld. Mogelijk volgen daar in 2018 vervolgactiviteiten uit voor de MRDH.

Welke partners zijn betrokken?

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

3.2.1.2 Smart Infrastructure

Inleiding

Metropoolvorming vraagt om verdere versterking en verknoping van de verschillende fysieke netwerken in de regio (het ruimtelijke 'grid' van de MRDH). In de AEV en het regionaal investeringsprogramma neemt de verdere ontwikkeling van (duurzame) energie infrastructuur een belangrijke plaats in. Versterking van de energie infrastructuur biedt kansen voor het creëren van massa en schaalvoordelen bij het duurzaam opwekken en distribueren van energie. Het op metropoolschaal versterken van het netwerk voor duurzame energievoorziening schept mogelijkheden voor innovaties en biedt door deze opschaling meer kansen voor publiek-private businesscases. Het ontwikkelen van deze netwerken op regionale schaal biedt ook de mogelijkheid lokale werkgelegenheid te stimuleren en kennis uit de regio toe te passen. Naast aandacht voor energie infrastructuur wordt vanuit het werkveld ook de ontwikkeling van ICT infrastructuur ondersteund, onder andere gekoppeld aan de ontwikkeling van automatisch vervoer.

Wat willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

Begin 2017 is ten behoeve van de bovengenoemde doelstelling een aantal projecten geïdentificeerd binnen dit werkveld, voortkomend uit de AEV en het regionaal investeringsprogramma:

1. Projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma: vanuit het werkveld Smart Infrastructure wordt een aantal projecten uit het regionaal investeringsproject getrokken en ondersteund. Het gaat daarbij onder meer om het Fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM), Next Generation Woonwijken, geothermie en warmte infrastructuur.
2. Voortzetten van het bestuurlijk en ambtelijk Netwerk Energie: Met het Netwerk Energie biedt de MRDH de gemeenten een platform om met elkaar en de provincie Zuid-Holland in gesprek te gaan over lokale en regionale energiethema's. Daarbij staan kennisuitwisseling en het delen van ervaringen centraal.

3. Interreg subsidie verduurzamen VvE's: In 2018 wordt via de Interreg subsidie E=0 cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen
4. Faciliteren van het Netwerk Duurzaam Inkopen: Dit netwerk faciliteert ontmoetingen en kennisuitwisseling gericht op innovatiegericht en duurzaam inkopen. In 2018 zullen de vraaggestuurde themasessies en marktontmoetingsdagen rondom specifieke thema's worden voortgezet. Daarnaast wordt een koppeling gelegd met de fieldlab infrastructuur om de kans op adoptie van innovaties ten behoeve van maatschappelijke vraagstukken te vergroten. Zo kunnen de gemeenten binnen de MRDH invullingen geven aan een rol als launching customer.

Welke partners zijn betrokken?

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

3.2.1.3 Branding

Inleiding

De regio Rotterdam Den Haag is een gebied met veel sterke merken: van Greenports tot International City of Peace and Justice tot World Port, World City. Zoveel steden, zoveel merken. Waar dit aan de ene kant de rijkheid en diversiteit van de regio illustreert, geeft het tegelijkertijd het beeld van een versnipperde en weinig samenhangende metropool, terwijl in de praktijk veel activiteiten linksom of rechtsom met elkaar verbonden zijn. Een gezamenlijke en eenduidige presentatie van de regio biedt grote kansen om onze regio aantrekkelijker te introduceren bij investeerders en ondernemers.

Wat willen we bereiken?

De MRDH heeft samen met InnovationQuarter (IQ) een eenduidige brandingstrategie voor de hele regio ontwikkeld, zodat alle aanwezige merken vanuit hun eigen identiteit maar wel in samenhang worden uitgedragen. Dit doet recht aan de diversiteit van de regio, terwijl tegelijkertijd de gezamenlijke kracht wordt gecommuniceerd. De brandingstrategie richt zich op bedrijven die zich in de regio willen vestigen en hun medewerkers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

1. Regionale uitvoering van de brandingsstrategie
   De doelstelling hiervan is een actief gebruik van de regionale brandingstrategie en de ontwikkelde toolkit door alle bij het project betrokken stakeholders. Hiertoe zullen we samen met IQ verder werken aan de uitvoering van de regiobranding. Focus ligt hierbij op implementatie van de regionale branding in de uitvoeringsstrategieën van de betrokken regionale stakeholders (o.a. triple helix partners EPZ, stedelijke en regionale marketing- en acquisitieorganisaties).

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

Welke partners zijn betrokken?
- MRDH-gemeenten
- InnovationQuarter
- Economische Programmaraad Zuidvleugel
- WFIA
- Den Haag Marketing
- Rotterdam Partners
- Delft Marketing
- Lokale marketingorganisaties

3.2.1.4 Clusterversterking

Inleiding

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

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

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

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

Wat willen we bereiken?
De MRDH wil een sterk economisch netwerk tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen binnen de metropoolregio bewerkstelligen. Dat netwerk leidt tot succesvolle cross-overs tussen bedrijven uit verschillende clusters, sectoren en gebieden binnen de metropoolregio, ten behoeve van economische diversificatie en behoud en groei van werkgelegenheid en inkomen op de langere termijn.

Wat gaan we daar voor doen in 2018?

1. Fieldlabinfrastructuur. De MRDH zal in samenwerking met PZH, IQ en TNO de fieldlabs actief blijven ondersteunen in 2018. Dat doen we op het niveau van de *fieldlabinfrastructuur*; het netwerk van 15 fieldlabs dat in 2016 is gestart en dat een springplank vormt voor cross-over-samenwerking en innovaties (www.mrdh.nl/fieldlabszh). Het kernteam Fieldlabinfrastructuur zal de 15 huidige (en mogelijk in de toekomst meer of andere) fieldlabs ondersteunen met:

- voortzetting ontmoetingen tussen de fieldlab-betrokkenen, met focus op cross-over-samen-werking, organisatie, marketing, governance, financiering en andere relevante skills;
- (inter)regionale en (inter)nationale afstemming van strategische agenda's (Brainport Eindhoven, Topsectoren, Smart Industry-agenda, EU);
- mobiliseren van financieringsbronnen, zowel vanuit publieke als private partijen, onder meer door benutten van de vliegwielfuncties van het investeringsprogramma
- gemeenschappelijke branding/marketing en communicatie. Gebruik maken van en input geven aan de toolkit Real Life Testing Ground
- verbinding met regionale start up/scale up initiatieven
- organiseren van vraagarticulatie tussen de overheid en de fieldlabs voor maatschappelijke vraagstukken die spelen bij meerdere gemeenten binnen MRDH/PZH, zodat de overheid launching customer kan worden van innovaties vanuit de fieldlabs;
- samenwerking fieldabs en kennis- en onderwijsinstellingen in de onderwijsgroep van de Road Map Next Economy, gericht op vernieuwing van onderwijscurricula op alle niveaus en mogelijkheden tot omscholing en bijscholing.

2. Ondersteunen van de samenwerking tussen de universiteiten van Leiden, Delft, Erasmus Universiteit en Wageningen UR. We willen een optimale benutting bereiken van kennis en kunde bij de universiteiten in de regio ten behoeve van cross-over vraagstukken, aantrekkelijke campussen als innovatieve hotspots in de regio en een rode loper voor (buitenlands) talent. Hiertoe gaan we (in 2017):

- campusprojecten ondersteunen in het Regionaal Investeringsprogramma;
- een koppeling leggen tussen de Centers van de LDE-samenwerking en de fieldlabs waar dit mogelijk is;
- afstemming en een nadere uitwerking van het WUR convenant organiseren en
- vraaggestuurd faciliteren van samenwerking regionale campussen

Welke partners zijn betrokken?

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

3.2.1.5 Onderwijs en arbeidsmarkt

Inleiding

Een goed functionerende arbeidsmarkt is cruciaal voor de economische toekomst van de regio. Voor innovatie en kruisbestuiving zijn bewegingen op de arbeidsmarkt van groot belang: kennis zit in mensen en mensen die van baan veranderen nemen deze kennis mee naar nieuwe bedrijven en sectoren. Dynamiek op de arbeidsmarkt - zowel tussen bedrijven als tussen sectoren - is de motor achter kennisuitwisseling, nieuwe ideeën en ongedachte toepassingen van bestaande technieken. Ook is voldoende aanwezigheid van goed gekwalificeerd personeel een steeds belangrijker factor voor bedrijven bij het kiezen voor een vestigingsplaats. In verschillende sectoren in de regio worden de economische kansen belemmerd door onvoldoende aanbod van geschikt personeel op de lokale en regionale arbeidsmarkt, op alle opleidingsniveaus. Dit geldt voor specifieke kennisrichtingen en zowel op de korte als de lange termijn. Tegelijkertijd heeft de metropoolregio een hoog aantal werkzoekenden en een relatief lage participatiegraad. Het arbeidsmarktbeleid in de regio is onder meer gericht op participatie van werkzoekenden, verhoging van het opleidingsniveau van werkenden en scholieren en een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt.

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

Wat willen we bereiken?

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

Wat gaan we daar voor doen in 2018?

1. Verkennen kennisbasis reshoring en het organiseren van gerichte ondersteuning voor bedrijven die reshoring overwegen. Reshoring is het terughalen van bedrijfsactiviteiten uit het buitenland – vooral lagelonenlanden – naar het eigen land. In brede zin is de term reshoring ook van toepassing op het bewust in eigen land behouden van bedrijfsactiviteiten en het juist níet verplaatsen van werk naar lagelonenlanden. Deze gerichte ondersteuning wordt ingevuld met de Reshoringstool MKB die is ontwikkeld door de Universiteit van Tilburg en de gemeente Tilburg. Deze tool ondersteunt kleine en middelgrote bedrijven bij het inschatten van de kosten van het al dan niet outsourcen of terughalen van de productie. InnovationQuarter en een aantal gemeentelijke accounthouders worden gepositioneerd om reshoring volwassen onderdeel te laten zijn van acquisitiegesprekken. Eind 2017 wordt de tool geëvalueerd en afhankelijk van de resultaten van deze evaluatie wordt gekeken of ondersteuning middels de tool wordt voorgezet in 2018 en welke partij(en) de bekostiging daarvan logischerwijze moet(en) dragen.

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

Welke partners zijn betrokken?

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

3.2.1.6 Economie landelijk gebied

Inleiding

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

In het eerste jaar van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is in samenwerking met de Landschapstafels (gemeenten, bedrijven, en maatschappelijke organisaties) een perspectief op het landschap in de metropoolregio Rotterdam Den Haag opgesteld. In dit Perspectief op het Landschap zijn verschillende projecten benoemd die kunnen bijdragen aan een sterk vestigingsklimaat. De activiteiten van de MRDH hebben zich in 2016 en 2017 gericht op het versterken van de verbindingen tussen de steden en de omliggende groengebieden. Het gaat enerzijds om de fysieke verbindingen zoals de fietsinfrastructuur en waterverbindingen, en anderzijds om het verbeteren van de bekendheid van het landelijk gebied bij de stedeling om hiermee de economische potentie van de groengebieden als bestemming voor recreatie te vergroten. Wereldwijd wordt er meer geld verdiend met recreatie en toerisme dan met de auto-

industrie. De economische waarde van de sector toerisme en recreatie voor onze regio kan worden vergroot door het aanbod te beteren en beter te vermarkten, waarbij de stedeling een belangrijke doelgroep is.

Wat willen we bereiken?

Door samenwerking en specialisatie realiseren we een hoogwaardiger aanbod van natuur- en recreatieve voorzieningen in de omgeving van de stad. Dit aanbod draagt bij aan de identiteit van de metropoolregio als aantrekkelijk gebied om te wonen en te werken. De economische dragers van het landelijk gebied worden versterkt, zowel de agrarische sector als de sector toerisme en recreatie.

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

In 2016 en 2017 is ten behoeve van bovengenoemde doelstelling gewerkt aan een viertal projecten binnen dit werkveld die ook nog doorlopen in 2018.

1. Hollandse Banen: de Hollandse Banen zijn kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeer routes die het stedelijk gebied verbinden met het landschap (van kerktoren en koopgoot naar koe) voor recreatief gebruik of om over te forensen. Met de aanleg van Hollandse Banen worden stedelijke bereikbaarheid, gezondheid en nieuwe economische perspectieven bij elkaar gebracht. Samen met de Provincie Zuid-Holland en de Vervoersautoriteit is in 2017 een analyse uitgevoerd van het fietsnetwerk (utilitair, recreatief, Hollandse Banen, snelfietsroutes) om te komen tot een schaalsprong in het metropolitaan fietsnetwerk. De investeringsvoorstellen voor twee pilots met gemeenten, PZH en MRDH om het Hollandse Banen concept te testen zijn uitgewerkt en zullen in 2018 worden uitgevoerd. In 2017 is met de gemeenten een financieringsstrategie ontwikkeld voor het gehele netwerk (mogelijkheden EU, betrokkenheid Rijk), in 2018 zal deze strategie worden geconcretiseerd bijvoorbeeld door het starten van een EU-project.

2. Waterverbindingen: versterking van de waterverbindingen in de metropoolregio leidt tot versterking van het toeristisch recreatief potentieel. In het investeringsprogramma is een aantal projecten benoemd die de gemeenten in dit kader gaan oppakken. Een van de projecten is de verkenning naar een doorsteek van de Rotte naar de Rijn en de Vliet. Dit traject is de ontbrekende schakel in het recreatieve waternetwerk. De resultaten van de haalbaarheidsstudie die in 2017 is uitgevoerd met stakeholders zullen in 2018 verder worden gebracht mits daar in 2017 bestuurlijk commitment op is verkregen. Een van de aspecten die zal worden uitgewerkt, is de financieringsmogelijkheid. Het EU Interreg project SWARE kan hierbij behulpzaam zijn. De gemeenten Zoetermeer en Alphen aan den Rijn trekken het project met ondersteuning van de MRDH.
   De provincie Zuid-Holland heeft een aantal activiteiten ingezet om de samenhang en kennisontwikkeling bij de realisatie van waterverbindingen te versterken. Het Interreg project SWARE richt zich op de versterking van waterrecreatie als economisch perspectief in combinatie met cultuurhistorie en natuurontwikkeling. Daarnaast wordt met stakeholders gewerkt aan de samenwerkingskaart voor waterrecreatie. De MRDH ondersteunt daar waar nodig de projecten en maakt de verbinding, en focust daarbij op de realisatiemogelijkheden van de waterprojecten uit het regionale investeringsprogramma.

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

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

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Provincie Zuid-Holland
- Landschapstafels Duin, Horst en Weide, Hof van Delfland, IJsselmonde en Voorne-Putten
- LTO
- Natuur- en milieuorganisaties
- Recron, ANWB, Fietsersbond
- Lokale en regionale marketingorganisaties
- Kennisinstituten o.a. Wageningen UR, Vereniging Deltametropool

3.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	4.716.292	3.392.700	**3.790.500**	3.607.893	3.600.293	3.600.293
Subtotaal directe kosten personeel*	2.339.700	2.353.000	**1.030.100**	1.030.103	1.030.103	1.030.103
Totaal lasten	**7.055.992**	**5.745.700**	**4.820.600**	**4.637.995**	**4.630.395**	**4.630.395**
Baten:						
Inwonerbijdrage	5.664.000	5.745.700	**4.600.400**	4.600.395	4.600.395	4.600.395
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	575.106		**106.100**	33.000	30.000	30.000
Overige inkomensoverdrachten provincie	20.822					
Overige inkomensoverdrachten EU			**114.100**	4.600	0	0
Totaal baten	**6.259.928**	**5.745.700**	**4.820.600**	**4.637.995**	**4.630.395**	**4.630.395**
Resultaat voor reservemutaties	-796.064	0	**0**	0	0	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	796.064	0	**0**	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**	0	0	0

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

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

Programmakosten

De programmakosten van € 3.790.500 bestaan uit de volgende onderdelen:

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

Ad 1. Indicatief wordt € 600.000 voor de werkvelden begroot en € 200.000 voor programmabrede en overstijgende opgaven. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2016 de notitie 'Uitvoering Regionaal Investeringsprogramma' vastgesteld. Hiermee heeft zij ingestemd met het creëren van 'vliegwielen', dat wil zeggen generieke ondersteuning voor projectontwikkeling. Het gaat dus niet om ondersteuning op specifieke gemeentelijke projecten waarvoor de gemeenten zelf in de lead zijn. Die ondersteuning dienen de gemeenten zelf te bekostigen. De generieke ondersteuning komt - in lijn met de door te belasten apparaatslasten - voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU. Een andere overkoepelende opgave is de Regiomonitor. Het betreft de jaarlijkse actualisering van één regionale dataset op het gebied van economie en mobiliteit.

Ad 2. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 (Bijdrageregeling EV) de bevoegdheid om binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de realisering van de ambities uit de Agenda economisch vestigingsklimaat.

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

A. projecten die bijdragen aan het beter functioneren van het gebied als één ruimtelijk economisch systeem;
B. projecten die aansluiten bij de strategische thema's van de Agenda Economisch Vestigingsklimaat: metropoolvorming, het toenemend belang van kennisontwikkeling in de economie, de opkomst van de nieuwe maakindustrie, ecologisering van de economie en het toenemende belang van aantrekkelijk stedelijk leven voor de economie;
C. projecten die bijdragen aan de versterking van één van de werkvelden van de Agenda Economisch Vestigingsklimaat.

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

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

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

Ad 3. Via de Europese Interreg NWE subsidie E=0 wordt cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen. Europa draagt 60% (€ 114.100) van de kosten en de gemeenten financieren 40% (€ 76.100). Als penvoerder van het project verantwoordt de MRDH de totale projectbegroting, dus zowel het EU deel als het gemeentelijk deel.

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

Directe kosten personeel

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

van presenteren. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Inwonerbijdrage
De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2017 met € 0,02 (Kadernota MRDH begroting 2018) naar € 2,51 per inwoner; voor 2018 is dat een totaalbedrag van € 5,8 miljoen. Van die € 2,51 wordt maximaal € 1,03 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,48 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat.
Een deel van de € 5,8 miljoen inwonerbijdrage, € 1,2 miljoen, wordt ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch vestigingsklimaat wordt € 4,6 miljoen verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende gemeentelijke bijdragen of Europese bijdragen.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten
Betreft voor € 76.100 de gemeentelijke cofinanciering van het Europese Interreg NWE project E=0. Zie ook de toelichting bij de lasten. Voor € 30.000 betreft het gemeentelijke aandeel in de licentieovereenkomst met Locatus.

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

Hoofdstuk 4 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

4.1 Algemene dekkingsmiddelen

Bij de MRDH kunnen de volgende algemene dekkingsmiddelen worden onderscheiden:

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

BDU

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

2016	2017	2018	2019	2020	2021
493.537.757	492.057.000	471.793.000	471.764.000	471.025.200	471.183.400

Inwonerbijdrage

Het programma Economisch Vestigingsklimaat inclusief de daaraan toe te rekenen apparaatslasten wordt bekostigd uit een door de deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner op basis van het door het CBS vastgestelde inwonertal per gemeente op 1 januari van het voorgaande begrotingsjaar.
Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2018 € 2,51. Daarvan mag maximaal € 1,03 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten. De totale bijdrage voor 2018 is geraamd op € 5.847.700. In hoofdstuk 8 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

De opbrengsten van de financieringsfunctie worden uitsluitend bepaald door de financiering ten behoeve van de regionale OV-bedrijven. De ontvangen rente wordt uitsluitend aangewend voor de bekostiging van de rente die de MRDH ter zake moet betalen aan externe financiers. Daarnaast wordt aan voornoemde OV-bedrijven een risico-opslag in rekening gebracht, die in eerste instantie wordt aangewend voor de vorming van een risicoreserve financieringen en daarna uitsluitend beschikbaar is voor de bekostiging van de programma’s binnen de Vervoersautoriteit.
Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de hoofdstukken 5.1 (Financiering) en 5.3 (Weerstandsvermogen en risico’s).

4.2 Overhead

Met ingang van de begroting 2018 dient de overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. In de programma’s wordt alleen dat deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en heeft tot doel om de overhead inzichtelijker te maken en organisaties onderling beter te kunnen vergelijken op hun uitgaven hieraan. De definitie van

overhead volgens het BBV luidt “alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces”.

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

Het betreft hier zowel de personele als de materiële kosten.

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

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

Daarnaast worden de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten ook tot de overhead gerekend.

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

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

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

Overhead (euro's)	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten:				
Personele overhead Va	**2.196.600**	2.196.600	2.196.600	2.196.600
Materiële overhead Va	**2.267.400**	2.267.400	2.267.400	2.267.400
	4.464.000	*4.464.000*	*4.464.000*	*4.464.000*
Personele overhead EV	**680.400**	680.400	680.400	680.400
Materiële overhead EV	**566.800**	566.800	566.800	566.800
	1.247.200	*1.247.200*	*1.247.200*	*1.247.200*
Totaal lasten overhead	**5.711.200**	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Dekking:				
Onttrekking fonds BDU	**4.464.000**	4.464.000	4.464.000	4.464.000
Inwonerbijdrage EV	**1.247.200**	1.247.200	1.247.200	1.247.200
Totaal dekking	**5.711.200**	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Resultaat	**0**	0	0	0

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

4.3 Vennootschapsbelasting

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

Hoofdstuk 5 Paragrafen

5.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

Het doel van de treasuryfunctie is: het sturen en beheersen van, verantwoording afleggen over en toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's, op een zodanige wijze, dat risico's worden geminimaliseerd en opbrengsten worden geoptimaliseerd.

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

De financieringsstructuur van de MRDH wordt in belangrijke mate bepaald door het verstrekken van middelen in de vorm van subsidies en (project)bijdragen aan gemeenten, bedrijven en instellingen, die (soms al veel) eerder van vooral het Rijk zijn ontvangen. Mede gezien de omvang van deze bijdragen is er qua exploitatie normaal gesproken sprake van een goede liquiditeitspositie.
Desondanks is er vanaf 2017 wel sprake van een zekere financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:

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

Financiering regionale OV-bedrijven

Het algemeen bestuur van de MRDH heeft op 9 december 2016 besloten in te stemmen met het voorstel om HTM Personenvervoer N.V. (inclusief HTM Railvoertuigen B.V. en HTM Railinfra B.V.) en RET N.V. (inclusief RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V.) goed te keuren als partijen waaraan door de MRDH leningen, garanties en borgstellingen uit hoofde van de publieke taak kunnen worden verstrekt ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur.
Dit besluit is genomen op basis van het tegelijkertijd vastgestelde nieuwe Treasurystatuut 2016 en past binnen de wettelijke taak van de MRDH om binnen haar regio een goed openbaar vervoernetwerk in stand te houden. De genoemde vervoerders worden nu vanuit één instantie ondersteund t.b.v. zowel hun exploitatie als de bekostiging en financiering van hun belangrijkste investeringen. Hiermee wordt ook bewerkstelligd, dat er na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve structureel tenminste € 6 miljoen per jaar meer aan middelen beschikbaar blijft voor de verkeer- en vervoersopgave in deze regio.
Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling zal een toereikende risicoreservering worden opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daartoe wordt jaarlijks een risico-opslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen in rekening gebracht. De wijze waarop deze reserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde

verloop daarvan wordt in de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 5.3) nader toegelicht.

Overbesteding
Volgens de in deze begroting opgenomen meerjarenramingen zijn de bestaande fondsen en inkomsten van de Vervoersautoriteit in de jaren 2019 t/m 2024 niet toereikend voor de geplande uitgaven voor de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer in die jaren. Er is daarmee sprake van overbesteding. Daarvoor zal afhankelijk van de dan nader bepaalde omvang en duur en de dan geldende marktcondities geld moeten worden geleend.
De aan overplanning en overbesteding verbonden risico's en de wijze waarop deze kunnen worden gemitigeerd, zijn onderwerp van een analyse die vanaf medio februari 2017 wordt uitgevoerd. In hoofdstuk 5.3 wordt deze nader toegelicht.

Financieringsbehoefte
De financieringsbehoefte van de MRDH wordt vooral bepaald door de gefaseerde overname van de financiering van de hiervoor genoemde regionale OV-bedrijven van de gemeenten Den Haag en Rotterdam, voor zover hiervoor door de MRDH leningen zullen worden aangetrokken. Daarnaast dient hierbij ook de tijdelijke overbesteding (in de periode 2019 t/m 2024) binnen de Vervoersautoriteit te worden betrokken.
In onderstaand overzicht is de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar gerubriceerd opgenomen (N.B. in 2016 was er geen sprake van een financieringsbehoefte):

Financieringsbehoefte	2017	2018	2019	2020	2021
Regionale OV-bedrijven	597.846.694	**684.402.773**	843.332.795	893.557.066	924.064.088
Overbesteding	-	-	116.528.752	82.280.383	67.242.701
Totalen per jaar	**597.846.694**	**684.402.773**	**959.861.547**	**975.837.449**	**991.306.789**

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

Financieringsfunctie	2017	2018	2019	2020	2021
Lasten					
Rente OV-bedrijven	8.967.705	10.266.045	12.649.995	13.403.355	13.860.960
Rente overbesteding	-	-	407.851	575.963	470.699
Totaal	8.967.705	10.266.045	13.057.846	13.979.318	14.331.659
Baten					
Rente OV-bedrijven	8.967.705	10.266.045	12.649.995	13.403.355	13.860.960
Risico-opslag OV-bedrijven	4.260.332	4.958.826	5.776.234	6.020.592	6.179.634
Te activeren rente overbesteding	-	-	407.851	575.963	470.699
Totaal	13.228.037	15.224.871	18.834.080	19.999.910	20.511.293
Resultaat voor reservemutaties	-4.260.332	-4.958.826	-5.776.234	-6.020.592	-6.179.634
Dotatie risicoreserve financieringen	4.260.332	4.958.826	4.972.536	2.665.338	2.238.056
Netto resultaat	-	-	**-803.698**	**-3.355.254**	**-3.941.578**

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

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

Renterisicobeheer
Het renterisico dat de MRDH op de vlottende middelen loopt, kan worden getoetst aan de renterisiconorm en de kasgeldlimiet.
De renterisiconorm bedraagt voor 2018 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt dan € 133,3 miljoen.
De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2018 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 54,7 miljoen.

5.2 Verbonden partijen

Verbonden partijen zijn privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisaties waarin de MRDH een bestuurlijk én een financieel belang heeft. Het kan gaan om gemeenschappelijke regelingen (publiekrechtelijke organisatie), deelnemingen (vennootschappen), stichtingen en verenigingen (privaatrechtelijke organisaties).

Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur of het hebben van stemrecht.
Er is sprake van een financieel belang als de MRDH:
● een ter beschikking gesteld bedrag niet kan verhalen indien de verbonden partij failliet gaat;
● aansprakelijk kan worden gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

Een partij die jaarlijks een subsidie ontvangt, waaraan geen andere financiële verplichtingen met een juridische afdwingbaarheid door derden verbonden zijn, is geen verbonden partij.
Verbonden partijen voeren meestal taken uit met een groot publiek belang. Ze leveren een forse bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelen.

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

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

Naam	**RET N.V.**
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2015: € 158.338.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2015: € 205.288.000
Financieel resultaat	Over 2015: € 6.631.000
Risico's	Geen materiële risico's.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	**De Verkeersonderneming**
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	De Verkeersonderneming heeft als doel het bereikbaar maken en houden van de Rotterdamse haven, stad en regio door o.a. het ontwikkelen en tot uitvoering brengen van innovatieve concepten. Daarnaast verricht de Verkeersonderneming het programmamanagement van het Rotterdamse regionale samenwerkingsprogramma Beter Benutten Vervolg.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de stad, regio en havegebied 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 & Milieu/RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de MRDH.
	De Raad van Advies wordt gevormd door de vertegenwoordigers van relevante partners voor de bereikbaarheidsopgave van de Rotterdamse regio, die niet in de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd. Dit zijn dit Deltalinqs, TLN, EVO, VNO/NCW, MKB Rotterdam, de gemeente Nissewaard, de gemeente Krimpen aan den IJssel, de provincie Zuid-Holland, de politie en de RET.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	(Vice-)voorzitter Bestuurscommissie MRDH is lid van de Stuurgroep.
Financieel belang	Een jaarlijkse bijdrage in de exploitatiekosten ad € 209.000 plus de bekostiging van één formatieplaats (€ 105.000). Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.
Eigen vermogen	Per 31-12-2015: € 248.004
Vreemd vermogen	Per 31-12-2015: € 44.651.223
Financieel resultaat	Over 2015: € 76.173
Risico’s	Het risico bestaat dat de Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt beperkt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke gevallen goedkeuring van de Raad van Toezicht en de deelnemers van de stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan.
Beleidsvoornemens	De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2020.

Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van het samenwerkingsprogramma Beter Benutten Vervolg wordt jaarlijks een monitoringsrapportage opgesteld. Voorts wordt uiterlijk 2 maanden voorafgaande aan het komende jaar een jaarplan opgesteld, dat met uitzondering van het onderdeel Vraagbeïnvloeding (dat door de Raad van Toezicht wordt vastgesteld) door de Stuurgroep wordt vastgesteld. Dit plan bevat tenminste de volgende onderwerpen: beschrijving, planning en prioritering werkzaamheden en projecten inclusief beoogde meerjarige resultaten, exploitatie, de organisatie en uitvoerders en de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

5.3 Weerstandsvermogen en risico's

Het begrip 'weerstandsvermogen'
Het financieel weerstandsvermogen van de MRDH is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt.
Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

Risico's algemeen
De mogelijke maatregelen om de risico's te beheersen en/of financieel te dekken zijn:

- risico's onder controle houden door stuur- en beheersmaatregelen (bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van de regelgeving);
- risico's kunnen financieel worden afgedekt door het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

Normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en deze zijn daarom vrij goed meetbaar. Hierdoor kunnen ze worden gedekt door ofwel beheersmaatregelen ofwel het afsluiten van verzekeringen. Het gaat dan bijvoorbeeld om brand, wateroverlast en uitval van ICT.

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat
De risico's die samenhangen met de strategische agenda Economisch Vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt.
In een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat. Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen euro benodigd is. Dit komt neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. Deze

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

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

Financiering regionale OV-bedrijven
Zoals in hoofdstuk 5.1 (Financiering) reeds gemeld, heeft de MRDH in december 2016 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur van de regionale OV-bedrijven overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam.
Dat brengt risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn 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. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als "laag" geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening. In onderstaande tabel is de op te bouwen risicoreserve in cijfers uitgewerkt:

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Te financieren	€ 757.796.694	€ 684.402.773	€ 843.332.795	€ 893.557.066	€ 924.064.088
Boekwaarde MVA*	€ 865.857.107	€ 906.400.520	€ 1.024.517.875	€ 1.050.529.480	€ 1.054.423.835
Economische waarde lager dan balanswaarde (%)	35%	35%	35%	35%	35%
Effect	€ 303.049.988	€ 317.240.182	€ 358.581.256	€ 367.685.318	€ 369.048.342
Economische waarde	€ 562.807.120	€ 589.160.338	€ 665.936.619	€ 682.844.162	€ 685.375.493
Discrepantie lening	€ 194.989.574	€ 95.242.435	€ 177.396.176	€ 210.712.904	€ 238.688.595
Inschatting risico	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	€ 15.599.166	€ 7.619.395	€ 14.191.694	€ 16.857.032	€ 19.095.088
Risicoreserve financieringen primo jaar	€ -	€ 4.260.332	€ 9.219.158	€ 14.191.694	€ 19.095.088
Opslag	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%
In rekening gebrachte risico-opslag cumulatief	€ 4.260.332	€ 4.958.826	€ 5.776.234	€ 6.020.592	€ 6.179.634
Dekkingstekort/overschot risicoreserve ultimo jaar	€ -11.338.834	€ 1.599.763	€ -	€ -	€ -

* gecorrigeerd voor jaarlijks aflopende dekkingsbehoefte leningen gemeente Rotterdam en vermeerderd met metrovoertuigen Hoekselijn en frequentieverhoging RaRa

Hieruit blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten al in 2018 zal worden bereikt. Ultimo 2018 bedraagt de weerstandsratio voor dit onderdeel 1,2.
Het verschil tussen de in rekening te brengen risico-opslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve wordt vanaf 2019 aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie Verkeer en openbaar vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

Overplanning en overbesteding
Het IPVa geeft inzicht in de jaarlijkse stand van zaken van de infrastructurele projecten, de uitgaven aan de OV-concessies en de apparaatskosten. Jaarlijks wordt een doorkijk gegeven naar de komende tien jaren. Binnen dit tijdsverloop kan er sprake zijn van overplanning en/of

overbesteding. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, maar altijd met de restrictie dat er binnen een periode van maximaal tien jaar weer een positief saldo ontstaat. Dit beleid is in overeenstemming met een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse.

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

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

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

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

Kengetallen
Kengetallen zijn getallen die een verhouding uitdrukken tussen bepaalde onderdelen van de in de jaarrekening opgenomen balans en/of resultatenrekening.
Conform het BBV dienen de volgende kengetallen in de begroting te worden opgenomen:

Kengetal	Jaarrekening 2015	Begroting 2017*	Begroting 2018
Netto schuldquote	257%	14073%	13695%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	257%	40%	-106%
Solvabiliteitsratio	0,4%	0,5%	1,2%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,0%	0,0%	0,0%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
* geactualiseerd			

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

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

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

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

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

5.4 Onderhoud kapitaalgoederen

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

Afschrijvingen

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

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

De volgende materiële vaste activa met economisch nut worden lineair afgeschreven in:
a. maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
b. maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
c. 5 jaar: telefooninstallaties;
d. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
e. 10 jaar: kantoormeubilair.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met maatschappelijk nut
De volgende materiële vaste activa met maatschappelijk nut worden lineair afgeschreven in:
a. Maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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

Gronden

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

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

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

Inrichting huisvesting Rotterdam

Naar verwachting zal in de laatste maanden van 2017 de nieuwe huisvesting van de MRDH aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik kunnen worden genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar.
Ten behoeve van de noodzakelijke nieuwe inrichting van dit pand is een investeringsbegroting gemaakt tot een totaalbedrag van € 1.230.000. Uitgaande van een volledige besteding van dit bedrag in 2017 zal deze investering in 10 jaar worden afgeschreven.
De MRHD is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van de nieuwe inrichting en zal dit uitbesteden aan daartoe gespecialiseerde marktpartijen.

Kantoorinventaris, communicatie- en ICT-voorzieningen
De bestaande kantoorvoorzieningen zijn per 1 januari 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Tot en met 2016 zijn geen nieuwe investeringen gedaan.
De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het noodzakelijke onderhoud van deze activa en heeft dit uitbesteed aan meerdere gespecialiseerde marktpartijen.

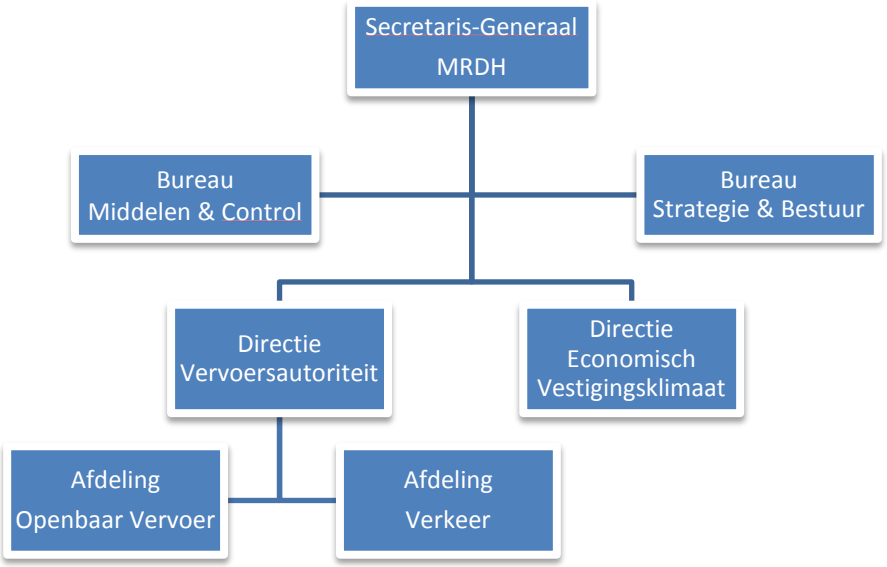
Personenbussen voor het openbaar vervoer
De MRDH heeft 10 aardgasbussen in eigendom, die vanaf augustus 2017 aan een OV-bedrijf worden verhuurd voor een periode van twee jaar. De gegarandeerde restwaarde van die voertuigen bedraagt na afloop van voornoemde huurperiode € 25.000 per bus. De jaarlijkse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

Haltevoorzieningen
Conform overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn. abri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in 5 jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM.
De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2016 bedraagt € 6.787.182.

5.5 Bedrijfsvoering

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

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



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

Vervoersautoriteit (Va)
Binnen de directie Vervoersautoriteit staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en vervoer en Infrastructuur verkeer en vervoer centraal. De directeur Vervoersautoriteit heeft de eindverantwoordelijkheid over twee afdelingen: Verkeer en Openbaar Vervoer. De dagelijkse leiding van deze afdelingen ligt bij twee managers. De Vervoersautoriteit telt 56 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU verkeer en vervoer.

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

Bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur
De voormalige afdeling Bedrijfsvoering is opgesplitst in twee bureaus: Bureau Middelen & Control (BMC) en Bureau Strategie & Bestuur (BSB). BMC omvat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control, informatiebeheer en facilitaire zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties bestuurs- en directieadvisering en –ondersteuning, communicatie/ public affairs, juridische zaken en HRM. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is 21,6 fte. De salarissen van de medewerkers komen

voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 4.2 Overhead.

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

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

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

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

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

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

* Betreft de programma's Exploitatie verkeer en vervoer en Infrastructuur verkeer en vervoer

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

Hoofdstuk 6 Financiële begroting

6.1 Overzicht baten en lasten

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

Programmabegroting 2018 (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	366.785.800	413.611.705	**400.232.145**	393.468.946	393.572.418	389.531.759
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	254.364.847	454.415.178	**255.981.072**	255.032.744	102.375.636	120.844.776
3. Economisch Vestigingsklimaat	7.055.992	5.745.700	**4.820.600**	4.638.000	4.630.400	4.630.400
4. Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	**0**	0	0	0
Overhead	0	0	**5.711.200**	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Onvoorzien	0	0	**0**	0	0	0
Totaal	630.761.139	876.317.583	**666.745.017**	658.850.890	506.289.654	520.718.135
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	366.785.800	417.872.037	**405.190.971**	398.441.482	396.237.756	391.769.815
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	254.364.847	454.415.178	**255.981.077**	255.032.702	102.375.635	120.844.807
3. Economisch Vestigingsklimaat	6.259.928	5.745.700	**4.820.600**	4.638.000	4.630.400	4.630.400
4. Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	**0**	0	0	0
Overhead	0	0	**5.711.200**	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Totaal	629.965.075	880.577.915	**671.703.848**	663.823.384	508.954.991	522.956.222
Resultaat voor reservemutaties	-796.064	4.260.332	4.958.831	4.972.494	2.665.337	2.238.087
Onttrekking aan reserves	796.064	0	**0**	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	-4.260.332	**-4.958.826**	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	**0**	0	0	0

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

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2018 per taakveld (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	112.690.747	193.592.484	**153.207.412**	137.857.815	80.981.783	110.676.657
2.5 Openbaar vervoer	508.459.900	665.466.694	**492.739.760**	497.586.029	400.986.953	385.368.219
0.5 Treasury	0	8.967.705	**10.266.045**	13.057.846	13.979.318	14.331.659
3.1 Economische ontwikkeling	7.055.992	5.745.700	**4.820.600**	4.638.000	4.630.400	4.630.400
Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	**0**	0	0	0
0.4 Overhead	0	0	**5.711.200**	5.711.200	5.711.200	5.711.200
0.8 Overige baten	0	0	**0**	0	0	0
Totaal	630.761.139	876.317.583	**666.745.017**	658.850.890	506.289.654	520.718.135
Baten per programma						
2.1 Verkeer en vervoer	112.690.747	193.592.484	**153.207.412**	137.857.815	80.981.783	110.676.657
2.5 Openbaar vervoer	508.459.900	669.727.026	**497.698.586**	502.558.565	403.652.291	387.606.275
0.5 Treasury	0	8.967.705	**10.266.045**	13.057.846	13.979.318	14.331.659
3.1 Economische ontwikkeling	6.259.928	5.745.700	**4.820.600**	4.638.000	4.630.400	4.630.400
Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	**0**	0	0	0
0.4 Overhead	0	0	**5.711.200**	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Totaal	629.965.075	880.577.915	**671.703.843**	663.823.426	508.954.992	522.956.191
Resultaat voor reservemutaties	-796.064	4.260.332	4.958.826	4.972.536	2.665.338	2.238.056
Onttrekking aan reserves	796.064	0	**0**	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	-4.260.332	**-4.958.826**	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	**0**	0	0	0

* Overhead t/m 2017 verwerkt in taakvelden

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

6.2 Overzicht incidentele baten en lasten

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

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

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

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

Incidentele baten en lasten (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	0	23.000.000	**0**	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	39.715.100	26.547.600	**88.789.000**	48.664.500	48.664.500	43.372.500
3. Economisch Vestigingsklimaat	1.361.900	0	**190.200**	7.600	0	0
4. Samenwerkingsverbanden	0	0	**0**	0	0	0
Overhead	0	0	**0**	0	0	0
Totaal	41.077.000	49.547.600	**88.979.200**	48.672.100	48.664.500	43.372.500
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	0	0	**0**	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	49.429.400	38.588.900	**88.789.000**	48.664.500	48.664.500	43.372.500
3. Economisch Vestigingsklimaat	565.800	0	**190.200**	7.600	0	0
4. Samenwerkingsverbanden	0	0	**0**	0	0	0
Overhead	0	0	**0**	0	0	0
Totaal	49.995.200	38.588.900	**88.979.200**	48.672.100	48.664.500	43.372.500
Resultaat voor reservemutaties	8.918.200	-10.958.700	0	0	0	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	796.100	0	**0**	0	0	0
Toevoeging aan reserves						
Resultaat	9.714.300	-10.958.700	**0**	0	0	0

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van Rijk, provincie en gemeenten.

Meerjarig gaat het om de volgende lasten/baten (€ miljoen):

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

Mobiliteitsfonds						
Totaal incidentele baten	**49,4**	**38,6**	**88,8**	**48,7**	**48,7**	**43,4**

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

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

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

6.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding
De begroting 2018 is opgesteld overeenkomstig het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).
Materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. De afschrijvingen zijn lineair en overeenkomstig de in de Financiële verordening opgenomen percentages berekend.
De geraamde baten en lasten zijn toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben, ongeacht of zij tot ontvangsten en uitgaven in het jaar hebben geleid. Rijksbijdragen zijn geraamd volgens het principe van Single Information Single Audit op basis van het baten- en lastenstelsel.

Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid
Financiering regionale OV-bedrijven
Het algemeen bestuur van de MRDH heeft op 9 december 2016 besloten in te stemmen met het voorstel om HTM Personenvervoer N.V. (inclusief HTM Railvoertuigen B.V. en HTM Railinfra B.V.) en RET N.V. (inclusief RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V.) goed te keuren als partijen waaraan door de MRDH leningen, garanties en borgstellingen uit hoofde van de publieke taak kunnen worden verstrekt ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur.
De hieruit voortvloeiende financiële gevolgen worden nader toegelicht in hoofdstuk 5.1 (Financiering) en de daaraan verbonden risico’s in hoofdstuk 5.3 (Weerstandsvermogen en risico’s).

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

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

Geprognosticeerde balanscijfers 2018
Onderstaande geprognosticeerde balans primo en ultimo 2018 is beperkt tot een specificatie en ontwikkeling van de vaste activa en passiva, voornamelijk ten behoeve van de berekening van het EMU-saldo.

ACTIVA	31-12-2018	31-12-2017		PASSIVA	31-12-2018	31-12-2017
Vaste activa				Vaste passiva		
Materiële vaste activa	**4.041.885**	**6.060.139**		**Eigen vermogen**	**9.319.158**	**4.360.332**
Haltevoorzieningen	2.996.674	4.891.928		Algemene reserve	100.000	100.000
Verbouwing/inrichting kantoor	1.045.211	1.168.211		Risicoreserve financieringen	4.260.332	0
				Resultaat boekjaar	4.958.826	4.260.332
Financiële vaste activa	**684.402.772**	**597.846.694**				
Leningen regionale OV-bedrijven	684.402.772	597.846.694		**Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer**	**685.481.085**	**598.925.006**
				Garantiesom abri's	1.078.312	1.078.312
				Financiering regionale OV-bedrijven	684.402.773	597.846.694
Totaal vaste activa	**688.444.657**	**603.906.833**		**Totaal vaste passiva**	**694.800.243**	**603.285.338**

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

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

Arbeidskostengerelateerde verplichtingen
Beloningen tijdens dienstverband
De verschuldigde bedragen wegens vakantietoeslag, eindejaars- en levensloopuitkeringen worden sinds de verplichte invoering van het Individueel Keuzebudget vanaf 2017 geheel toegerekend aan het begrotingsjaar, waarin zij zijn verschuldigd.
In de begroting 2018 zijn geen bedragen opgenomen en/of gereserveerd voor niet opgenomen vakantie- en verlofrechten.
Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2018 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2018.
De MRDH is aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Er zijn geen aanvullende pensioenverplichtingen anders dan door hogere premies.

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

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

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

Hoofdstuk 7 Staat van reserves en fondsen 2017-2021

Omschrijving	Raming saldo 31-12-2016	Raming toevoeging 2017	Raming onttrekking 2017	Raming saldo 31-12-2017	Raming toevoeging 2018	Raming onttrekking 2018	Raming saldo 31-12-2018	Raming toevoeging 2019	Raming onttrekking 2019	Raming saldo 31-12-2019	Raming toevoeging 2020	Raming onttrekking 2020	Raming saldo 31-12-2020	Raming toevoeging 2021	Raming onttrekking 2021	Raming saldo 31-12-2021
Reserves																
Algemene reserve	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	1.591.164	0	1.591.164	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Risicoreserve financieringen	0	4.260.332	0	4.260.332	4.958.826	0	9.219.158	4.972.536	0	14.191.694	2.665.338	0	16.857.032	2.238.056		19.095.088
Subtotaal reserves	*1.691.164*	*4.260.332*	*1.591.164*	*4.360.332*	*4.958.826*	*0*	*9.319.158*	*4.972.536*	*0*	*14.291.694*	*2.665.338*	*0*	*16.957.032*	*2.238.056*	*0*	*19.195.088*
Fondsen																
BDU	431.717.456	507.844.860	843.237.241	96.325.075	561.581.979	650.420.592	7.486.462	521.428.533	639.917.386	-111.002.391	520.689.733	486.441.364	-76.754.022	515.555.934	500.518.252	-61.716.340
BOR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal fondsen	*431.717.456*	*507.844.860*	*843.237.241*	*96.325.075*	*561.581.979*	*650.420.592*	*7.486.462*	*521.428.533*	*639.917.386*	*-111.002.391*	*520.689.733*	*486.441.364*	*-76.754.022*	*515.555.934*	*500.518.252*	*-61.716.340*
TOTAAL-GENERAAL	**433.408.620**	**512.105.192**	**844.828.405**	**100.685.407**	**566.540.805**	**650.420.592**	**16.805.620**	**526.401.069**	**639.917.386**	**-96.710.697**	**523.355.071**	**486.441.364**	**-59.796.990**	**517.793.990**	**500.518.252**	**-42.521.252**

Hoofdstuk 8 Inwonerbijdragen per gemeente

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

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

(*) bron: CBS StatLine. Info van 16-03-2017.

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

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

Hoofdstuk 9 Besluit

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

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

de secretaris-generaal,
mw. mr. drs. A.W.H. Bertram

de voorzitter,
ing. A. Aboutaleb

Bijlage 1 Indicatoren

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

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

Samenvattend is deze bijlage als volgt ingedeeld:

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

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

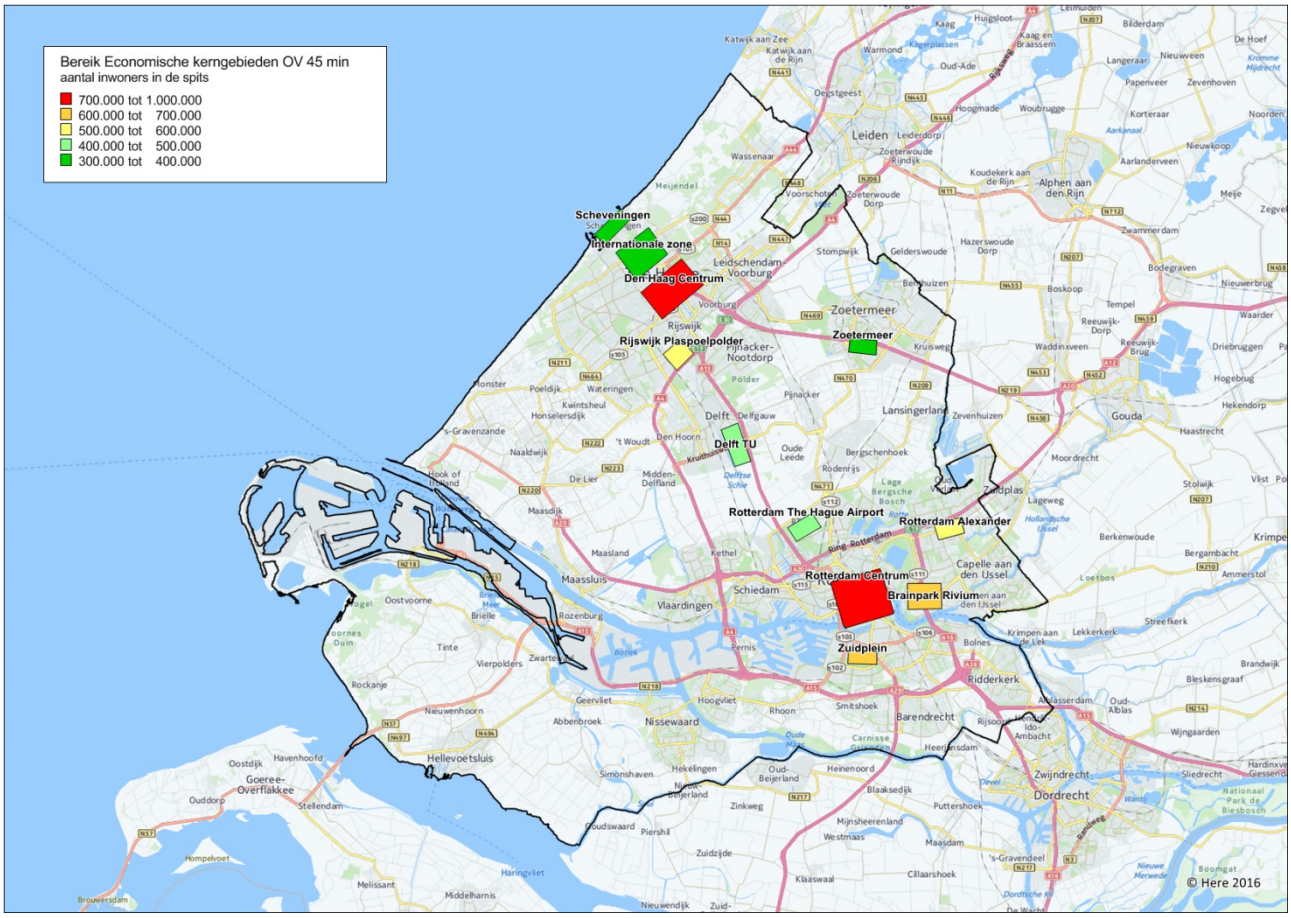
Bereikbaarheidsdoel	Topeis	Ambitie in 2025 t.o.v. huidige situatie	Nulmeting
Concurrerende economie	• Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken • Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	• Toename van 10% voor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

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

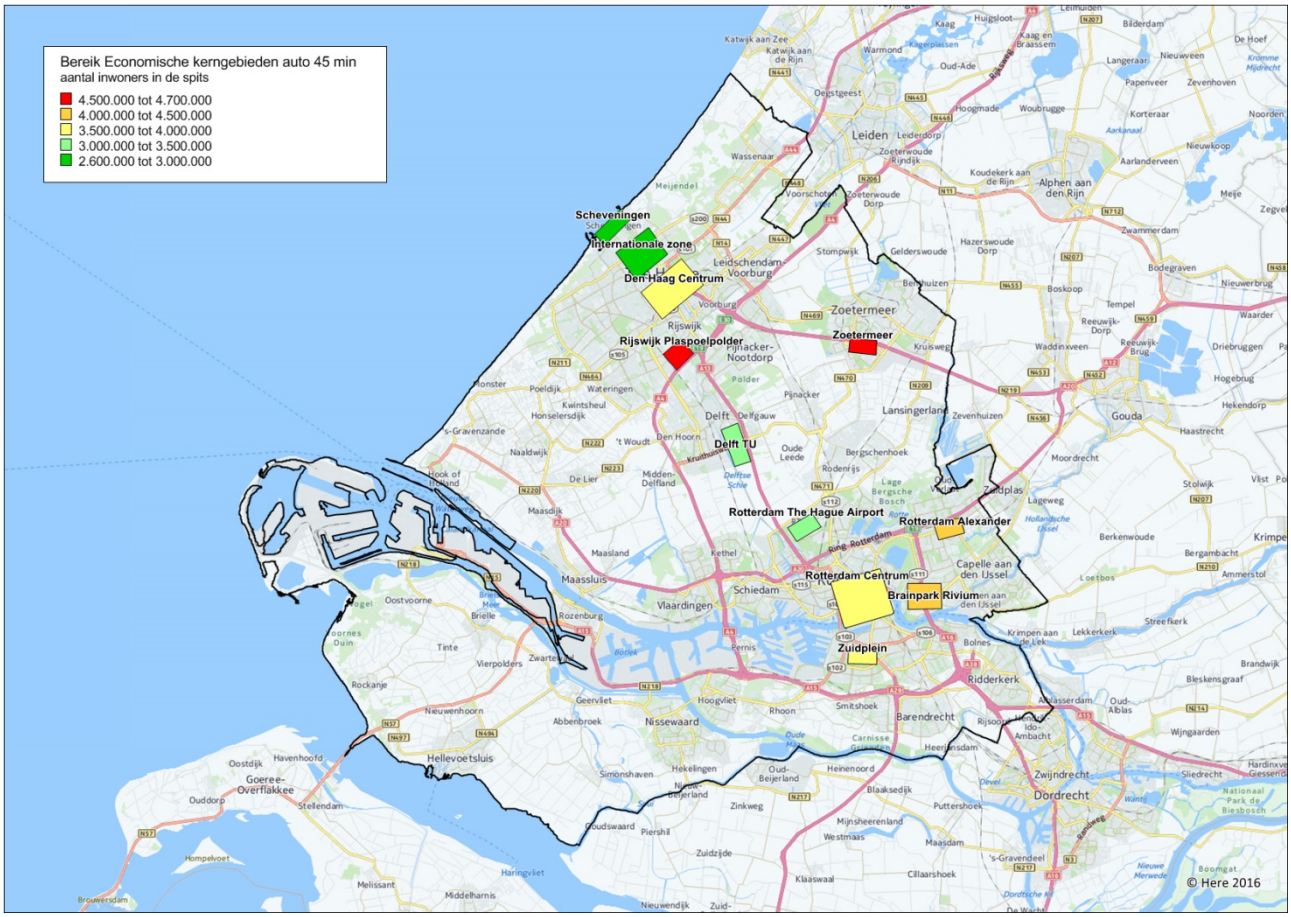
- Per modaliteit (Auto, OV (inclusief lopen) en fiets (15 km/uur) is voor de 11 economische gebieden bepaald hoeveel mensen in de spits binnen 45 minuten een economisch gebied kunnen bereiken. De hoeveelheid mensen is naast de infrastructuur en congestie ook afhankelijk van de ligging. Per

economisch gebied is een representatief punt gekozen. Bij openbaar vervoer is gekozen voor het voor/natransport per voet. Wanneer de fiets (of auto) wordt gekozen voor het voor/natransport zal de hoeveelheid mensen uiteraard toenemen. Bij fiets is gekozen voor een snelheid van 15 km/uur.

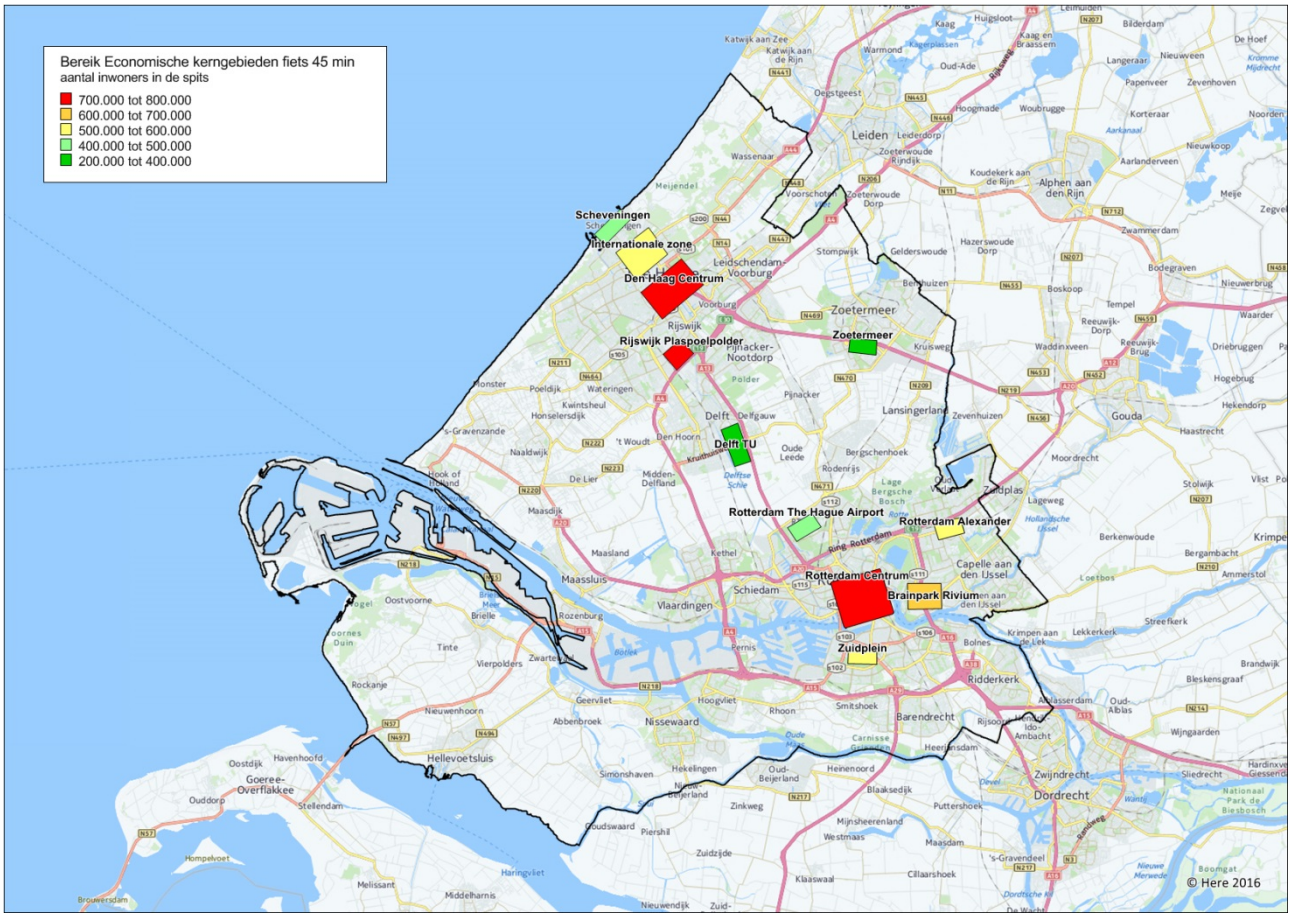
- De bepaalde hoeveelheid mensen is in eerste instantie bedoeld als nulmeting, niet als vergelijking tussen gebieden. De nu bepaalde getallen vormen de basis voor het bepalen van de ambitie (+10% in 2025).



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



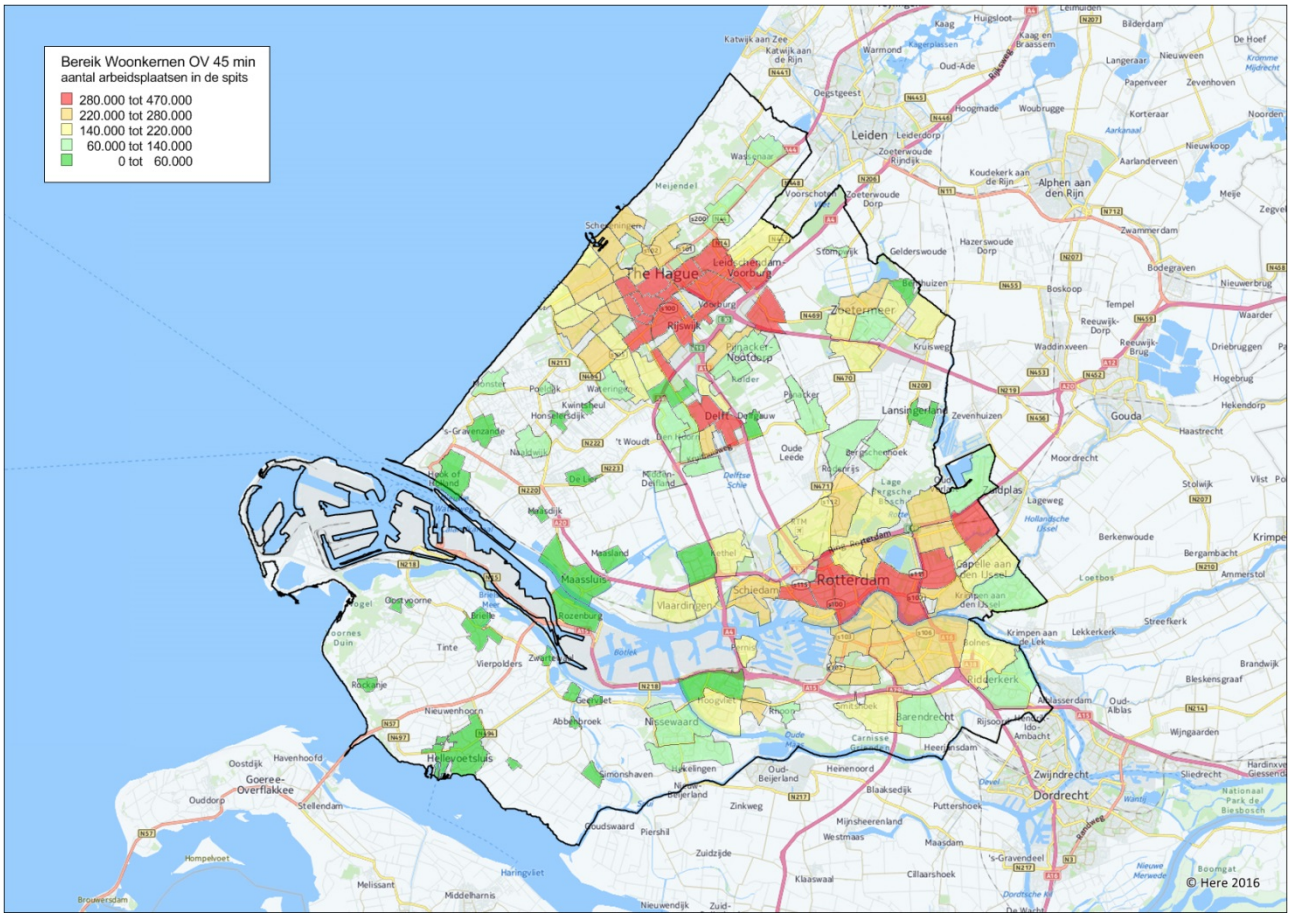
- Bij de auto is het aantal mensen dat een toplocatie kan bereiken binnen 45 minuten in de spits het hoogst bij Zoetermeer en Rijswijk Plaspoelpolder. Voor beide locaties geldt dat meer dan 4,5 miljoen mensen deze locaties binnen 45 min. kunnen bereiken. Voor de Internationale zone Den Haag en Scheveningen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



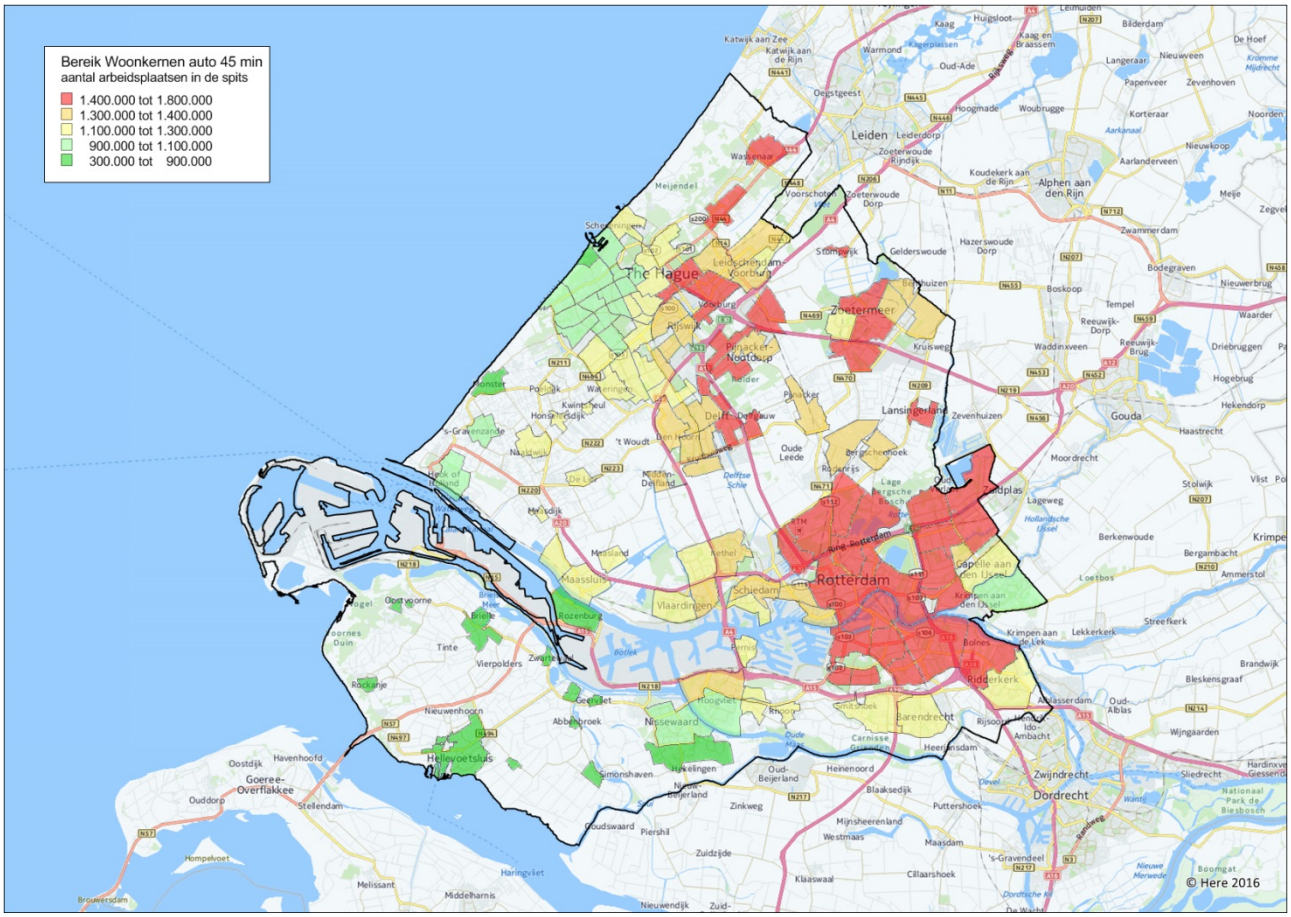
- Bij de fiets is het aantal mensen dat een toplocatie kan bereiken het hoogst bij Rijswijk Plaspoelpolder. Ruim 760.000 mensen kunnen zo'n locatie binnen 45 min. in de spits bereiken. Voor Zoetermeer is het aantal mensen dat binnen 45 min. in de spits de locatie kan bereiken het laagst (ongeveer 230.000).

Kansen voor mensen: Aantal arbeidsplaatsen/ voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken

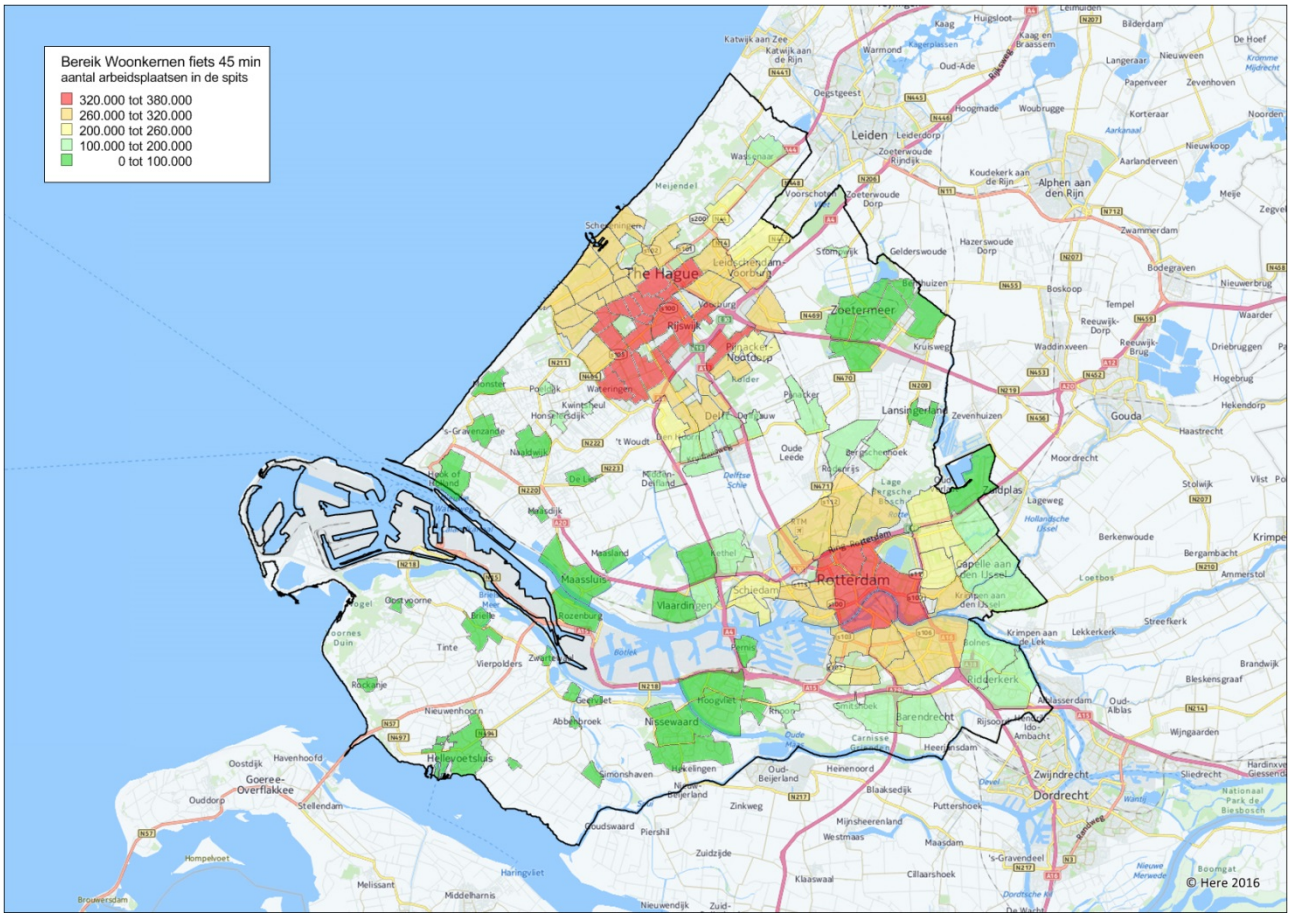
- Per modaliteit (Auto, OV (+lopen) en fiets (15 km/uur)) is voor de ongeveer 140 woongebieden (plaatsen & wijken) bepaald hoeveel arbeidsplaatsen inwoners van deze wijk in de spits binnen 45 min. kunnen bereiken. Per woongebied is een representatief punt gekozen. De hoeveelheid te bereiken arbeidsplaatsen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



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



- Bij de auto is het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een woonwijk bereikt kan worden binnen 45 min. in de spits het hoogst in Rotterdam, Den Haag Centrum, Zoetermeer en Wassenaar. Ook vanuit woonwijken van Den Haag en Delft langs de snelweg kunnen veel arbeidsplaatsen worden bereikt. Vanuit deze wijken kunnen meer dan 1,4 miljoen arbeidsplaatsen bereikt worden. Voor Voorne Putten, Krimpen a/d IJssel, delen van Westland en Den Haag Zuidwest/Scheveningen geldt dat minder dan 900.000 arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden.



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

Kwaliteit van plekken: gebruikerswaardering van de stedenbaan-knopen.

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

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

Bron: NS Stations
1) Hoek van Holland Strand aantal respondenten te klein

Voor de indicatoren betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen en reductie beheer- & exploitatielasten OV is op dit moment nog geen nulmeting beschikbaar. Voor deze indicatoren is op dit moment nog niet duidelijk op welke wijze deze indicator wordt bepaald/berekend. In de loop van 2017 zullen deze indicatoren nader worden uitgewerkt.

De duurzame regio: uitstootreductie vervoersysteem (CO_2)

De uitstoot van CO_2 voor verkeer en vervoer (alle modaliteiten) in de MRDH in 2014 was 3,9 miljoen ton (bron Klimaatmonitor). De totale CO_2-uitstoot voor alle sectoren bedroeg 43,8 miljoen ton. De bijdrage van verkeer en vervoer aan de CO_2 uitstoot was dus 8,8 %,

B. Indicatoren programma Economisch vestigingsklimaat per werkveld

1. Werklocaties

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

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

2. Smart Infrastructure

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

- verbruik aardgas en elektriciteit van woningen MRDH 2014
    - Aardgas: 54 Peta Joul
    - Elektriciteit: 17 Peta Joul
      Bron: CBS
- verbruik aardgas en elektriciteit van bedrijven MRDH 2014
    - Aardgas 187 Peta Joul
    - Elektriciteit: 56 Peta Joul
      Bron: CBS
- elektrische laadpalen: 1961 openbare laadpalen in de MRDH (2015).

3. Branding

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

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

Overnachtingen bezoekers, 2014 (x 1.000 overnachtingen)

	Binnenlands	Buitenlands
Rotterdam	704	754
Den Haag	690	687

4. Clusterversterking

Indicatoren
Aantal banen MRDH per cluster – 2015

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

Bron: LISA

5. Onderwijs en arbeidsmarkt

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

Beroepsbevolking MRDH, 2015 (x1.000 personen)

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

Instroom technisch onderwijs, MRDH, 2014

mbo techniek	5.911
hbo techniek	4.378

WO techniek	3.976

6. Economie landelijk gebied

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

Ontwikkeling Recreatie en Toerisme sector in landelijk gebied MRDH (bron: LISA, 2015)
Banen: 10.510
Vestigingen: 2070

WOZ waarde woningen landelijk gebied MRDH (bron: CBS, 2015)
WOZ 220.000

c. Indicatoren bestuur/ bedrijfsvoering

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

Ad 1) In de begroting 2018 bedraagt de formatie 90,6 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2017 2.329.761 (zie hoofdstuk 8).
Ad 2) De bezetting per 1 januari 2017 bedraagt 80,2 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur, bijvoorbeeld ter invulling van de flexibele schil van de MRDH formatie. Deze inhuur is verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2017 2.329.761 (zie hoofdstuk 8).
Ad 3) De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2018 € 11.159.900 (zie hoofdstuk 5.5). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2017 2.329.761 (zie hoofdstuk 8).
Ad 4) De totale loonsom bedroeg in 2016 € 8.525.300. De externe inhuur bedroeg in 2016 € 1.371.200. Voor ruim 50% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH gemeenten, voornamelijk als invulling van de flexibele schil van de MRDH formatie.
Ad 5) In de begroting 2018 bedraagt de overhead € 5.711.200 (zie o.a. hoofdstuk 1.3). De totale lasten bedragen € 666.745.000 (zie hoofdstuk 1.3).

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG
VERVOERSAUTORITEIT

Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2017

Inhoudsopgave

1. Inleiding, achtergronden en kaders 82
1.1 De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2018 82
1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit 83
1.3 Beleidskaders van de Vervoersautoriteit 83
1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden 85
1.5 Harmonisatie van de investeringsprogramma's 85
2. Financiële samenvatting 86
3. Openbaar Vervoer 88
3.1 Projecten in de realisatiefase 88
3.2 Uitwerkingsfase 90
3.3 Verkenningen en planstudies 91
4. Verkeersmanagement en wegenstructuur 93
4.1 Projecten in de realisatiefase 93
4.2 Projecten in de uitwerkingsfase 94
4.3 Verkenningen en planstudies 96
5. Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid 98
5.1 Fiets 98
5.2 Ketenmobiliteit 100
5.3 Verkeersveiligheid 100
5.4 Duurzame mobiliteit 100
6. Beter Benutten 101
6.1 Beter Benutten Vervolg (SGH) 101
6.2 Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg (SR) 102
7. Quick Wins 102
Bijlagen 103
Bijlage A: Financieel overzicht IPVa 2017 t/m 2027 104
Bijlage B1 Grote projecten 105
Bijlage B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger 106
Bijlage B3 Aanmeldingen 111
Bijlage B4 Afgesloten projecten 2016 118
Bijlage C Projectenlijsten Beter Benutten Vervolg 122
Bijlage D Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 124
Bijlage E Afkortingenlijst 126

1. Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2018

De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voert de verkeer- en vervoerstaken binnen de Metropoolregio uit, waaronder het ontwikkelen van beleid en het realiseren en subsidiëren van investeringsmaatregelen binnen de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer.

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

Het IPVa beschrijft waar de beschikbare financiën aan worden besteed qua investeringen. Voor het bepalen van de investeringsmaatregelen worden de 23 gemeenten, de provincie Zuid-Holland en andere betrokken partijen geconsulteerd. Voor de investeringen voor het openbaar vervoer zijn de interne projectleiders van de MRDH benaderd. De opgave daarbij was om de investeringslijst te verifiëren en actualiseren en een beeld te geven van de status van verkenningen en planstudies.

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

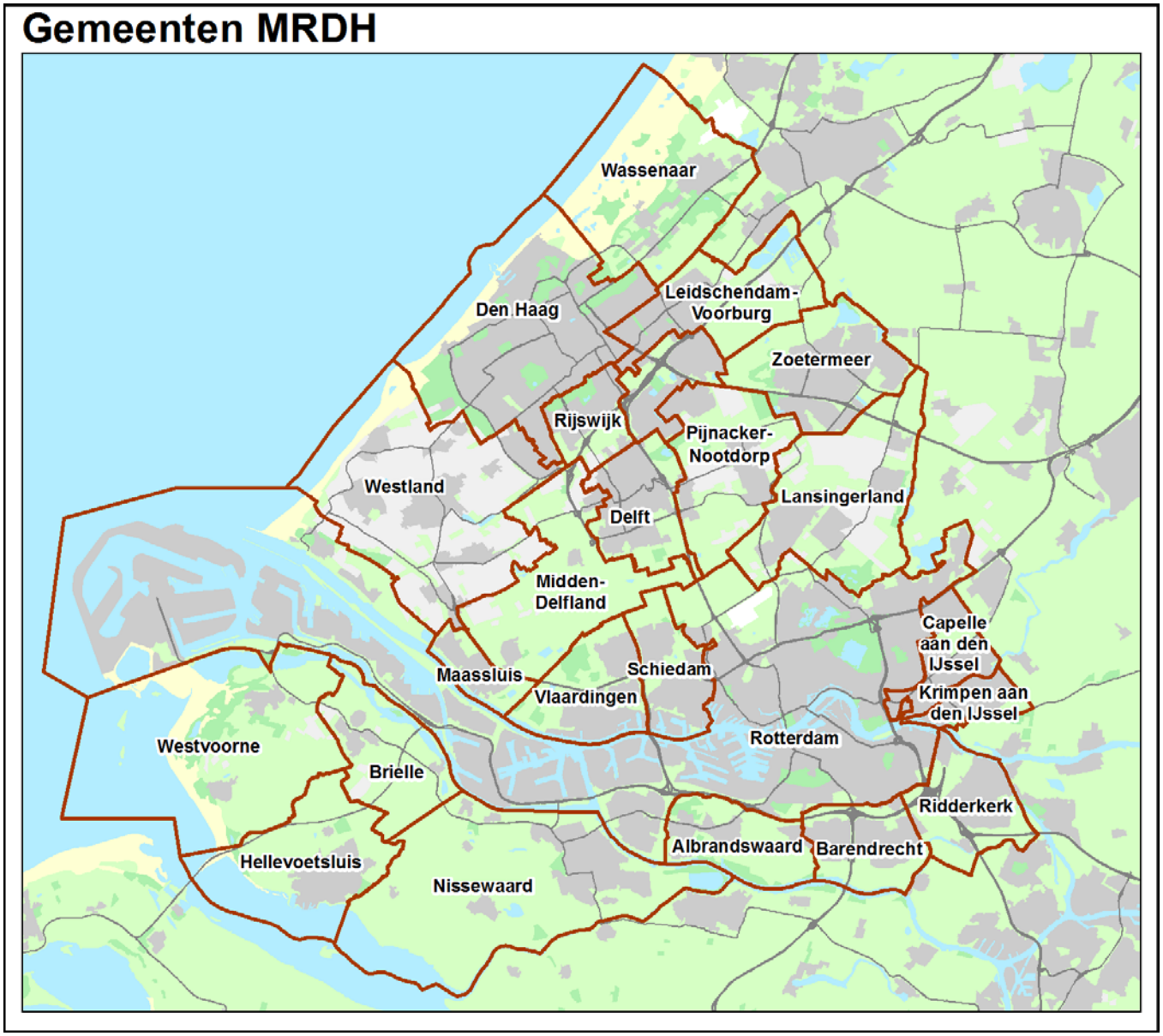
In de hoofstukken 3 en 4 zijn de grote OV- en wegenprojecten omschreven. De kleine(re) projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa beperkt in omvang en leesbaar blijft. De investeringen voor fietsvoorzieningen, verkeersveiligheid en ketenmobiliteit zijn over het algemeen wat kleiner van omvang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

In hoofdstuk 6 vindt u de beschrijving van wat het Rijk, de regio en het bedrijfsleven samen voorstaan om de bereikbaarheid van de regio over weg, water en spoor op peil te houden en te verbeteren in het kader van Beter Benutten. We verminderen de files op de drukste punten en realiseren reistijdverbetering van deur tot deur in de spits in die drukste gebieden. Daarnaast ligt de nadruk in het programma vooral op maatregelen die reizigers in staat stellen op een slimme manier snel op de plek van bestemming te komen en op een aantal belangrijke thema's zoals fiets, logistiek en spitsmijden.

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

1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit

De geografische grenzen en gemeenten zijn op onderstaand kaartje aangegeven.



1.3 Beleidskaders van de Vervoersautoriteit

Het verkeer- en vervoersbeleid van de Metropoolregio heeft als belangrijkste doel het garanderen van de bereikbaarheid van de regio. Een goede bereikbaarheid is immers een voorwaarde voor een voorspoedige ruimtelijke en economische ontwikkeling.
De verwachting is dat de mobiliteit de komende decennia blijft groeien. In combinatie met de ambitie om kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus te creëren, vraagt dat om de inzet van een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem. Een dergelijk mobiliteitssysteem kent twee pijlers:
1. een robuust en veilig verkeersnetwerk met een zo optimaal mogelijke benutting;
2. een hoogwaardig openbaar vervoer en verdere stedelijke ontwikkeling zoveel mogelijk rond de knooppunten van het openbaar vervoer.

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn geen doelen op zich, maar zijn randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de Metropoolregio. Om te bepalen welke opgaven er liggen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid in de Metropoolregio beginnen we daarom bij de doelen op het gebied van economie, ruimte, milieu en welzijn, zoals opgenomen in de “UAB

Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag". Op basis van de hieronder beknopt omschreven doelen is bepaald wat de opgaven zijn voor een succesvol verkeer- en vervoersysteem. De nadere concretisering daarvan is terug te vinden in de vastgestelde Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.

De hoofddoelen in deze Uitvoeringsagenda zijn:
Concurrerende economie door het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van onze economische kerngebieden. Concurrentie vindt in toenemende mate plaats tussen stedelijke regio's. Deze bieden toegang tot werk, creativiteit, sociale contacten et cetera. Door onze economische kerngebieden voor mensen en goederen binnen een betrouwbare en aanvaardbare reistijd bereikbaar te maken, ontstaan er meer kansen voor agglomeratievoordelen en verbetert de concurrentiekracht van de regio.

Kwaliteit van plekken verhogen door de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van internationaal concurrerende plekken en de kwaliteit van andere woon- en werklocaties te verbeteren. Mensen en banen trekken in toenemende mate naar de stad. Ze zijn op zoek naar woon-, werk en interactiemilieus die niet alleen bereikbaar, maar ook aantrekkelijk zijn. Dit betekent per plek zoeken naar de juiste balans tussen het beter bereikbaar maken of houden van de plek en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit.

Vergroten van kansen voor mensen door te zorgen dat ze toegang hebben tot werk en voorzieningen binnen een aanvaardbare reistijd en tegen een redelijke prijs. Iedereen krijgt zoveel mogelijk kansen om zich te ontplooien, zowel in economisch als maatschappelijk opzicht. Voor toegang tot werk en voorzieningen is betaalbare bereikbaarheid een belangrijke basisvoorwaarde.

De duurzame regio door een meer toekomstvast, schoner, stiller en zuiniger vervoersysteem. Er is een sterke noodzaak om te verduurzamen om een klimaat- en energiecrisis af te wenden. Mobiliteit blijft op dit moment achter bij andere sectoren als men kijkt naar verduurzaming. Innovatie op dit gebied biedt economische kansen. Er is veel onzekerheid over de ontwikkeling van de mobiliteit en het tempo waarin mobiliteit moet verduurzamen. Het is belangrijk om op zoek te gaan naar robuuste investeringen en maatregelen die daarmee rekening houden.

Efficiënt en Rendabel omgaan met middelen door optimaal gebruik te maken van het beschikbare vervoersysteem en de ruimte daaromheen. De budgetten voor investeringen in infrastructuur nemen af, terwijl de kosten voor beheer en onderhoud toenemen. Dat betekent minder geld voor uitbreiding van 'harde' infrastructuur, maar ondertussen nemen de mogelijkheden om met nieuwe technieken de bestaande infrastructuur beter te benutten snel toe. Slim gebruik maken van de bestaande infrastructuur betekent ook inzetten op transformatie en intensivering van het ruimtegebruik in onze steden rondom het openbaar vervoer, waardoor we afstanden verkorten en bovendien de ruimtes tussen onze steden open houden.

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

Bereikbaarheidsdoel	**Top-eis**	**Ambitie 2025 t.o.v. 2016**
Concurrerende economie	Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken	+ 10% voor de tien belangrijkste locaties
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken	+ 10% voor 90% van de woongebieden
Kwaliteit van plekken	gebruikswaardering van stedenbaanknopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen
Duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem	- 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- en exploitatie- lasten OV	- 10% voor het gehele vervoersysteem

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

1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

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

1.5 Harmonisatie van de investeringsprogramma's

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

De exploitatiekosten openbaar vervoer, beheer- en onderhoudskosten, jaarlijkse bijdragen aan gelieerde partijen en apparaatslasten worden betaald vanuit de BDU-gelden, maar zijn geen projectmatige investeringen. Om die reden zijn deze niet opgenomen in het IPVa.

Om te bepalen of er over een looptijd van tien jaar voldoende middelen voorhanden zijn om alle kosten te dekken, wordt in de begroting een aanname gedaan voor het aandeel kleine projecten.
Voor de gehele regio hanteren we voor 2018 een budget van € 30 miljoen voor kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidie kleiner dan € 5 miljoen. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en klein OV (bijvoorbeeld haltetoegankelijkheid) komen. Er zijn binnen dit budget geen schotten. In het budget zijn ook de reserveringen begrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden opgedragen.

Binnen de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van IenM in het kader van Beter Benutten, of bijdragen van mede-overheden. In dit IPVa zal dat alleen zichtbaar zijn wanneer dit relevant is voor de betreffende subsidies. Afgeronde subsidieprogramma's waar voor nieuwe projecten geen subsidie meer beschikbaar is, worden dan ook niet meer vermeld.

In dit investeringsprogramma zijn de bedragen voor verkenningen en planstudies van infrastructurele projecten niet meer genoemd. Voor de fasering houden we aan:

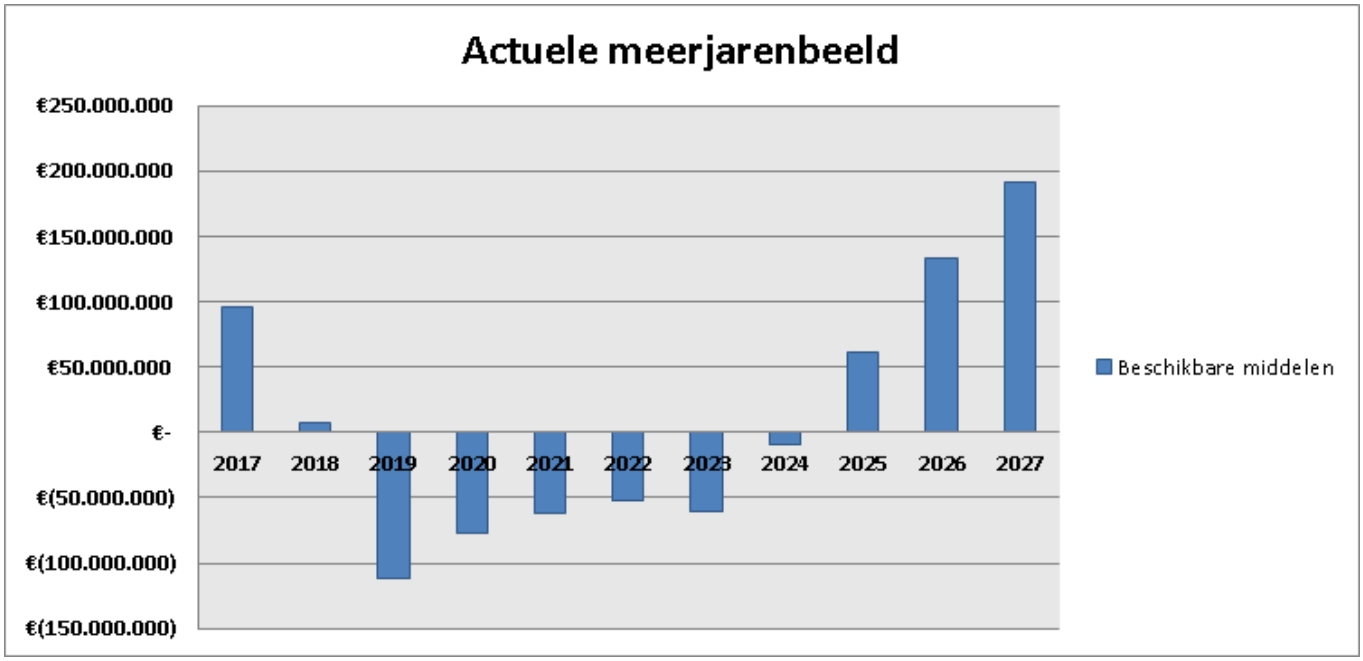
Verkenningen:	Er is een probleem geconstateerd, waarbij in een verkenning het nut en de noodzaak van mogelijke oplossingen wordt onderzocht.
Planstudies:	Na een afgeronde verkenning is een potentiele oplossing voorhanden. De effecten en kosten zijn indicatief bekend, maar er is nog geen dekking. De planning heeft een bandbreedte van enige jaren en er is nog geen aangewezen projectorganisatie.
Uitwerkingsfase:	Voor het project heeft de MRDH een aanmelding van de wegbeheerder getoetst en opgenomen in het IPVa. De planning is tot 1 à 2 jaar nauwkeurig. Het project kan eventueel afvallen als blijkt dat er (nog) geen of onvoldoende geld beschikbaar is om het project uit te voeren en af te ronden.
Realisatiefase:	Het project is getoetst en (bijna) beschikt conform de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend.
Vaststelling:	Het project is afgerond en de eindafrekening wordt ingediend. De Vervoersautoriteit verzorgt de financiële vaststelling.

2. Financiële samenvatting

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

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

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



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

Meerjarenoverzicht geraamde inkomsten en bestedingen					
	2017	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Beginstand	431.717.456	96.325.075	7.486.462	-111.002.391	-76.754.022
Inkomsten	507.844.860	561.581.979	521.428.533	520.689.733	515.555.934
Beschikbaar budget	**939.562.316**	**657.907.054**	**528.914.995**	**409.687.342**	**438.801.912**
Apparaatslasten	9.287.600	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500
Beleid en programmering Verkeer	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Beleid en programmering OV	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000
OV exploitatie + B&O	406.981.159	377.934.415	368.379.584	367.560.629	363.168.345
OV netwerk	245.264.834	107.905.515	122.306.737	26.525.702	15.300.000
Verkeer	172.003.648	145.998.162	130.648.565	73.772.533	103.467.407
Uitgaven	**843.237.241**	**650.420.592**	**639.917.386**	**486.441.364**	**500.518.252**
Eindstand	**96.325.075**	**7.486.462**	**-111.002.391**	**-76.754.022**	**-61.716.340**

3. Openbaar Vervoer

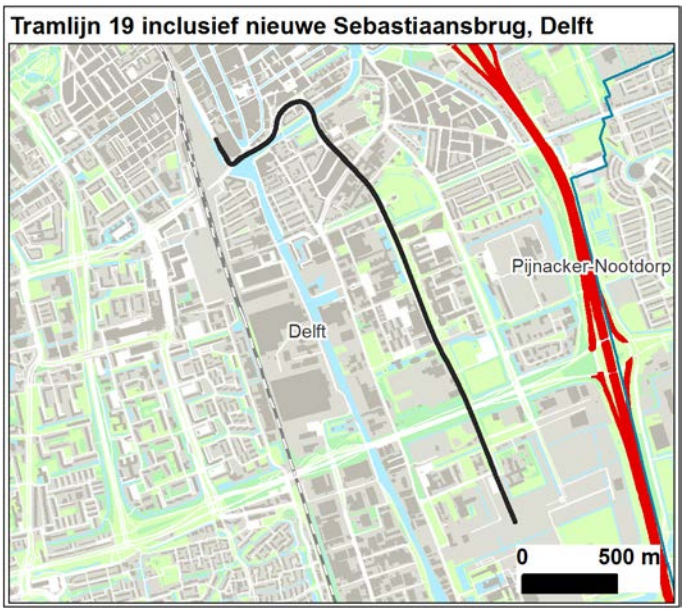
Eén van de ambities van de MRDH is een leefbare woon- en werkomgeving met een krachtige economie. Hiervoor is bereikbaarheid en dus een sterk en betrouwbaar openbaar vervoernetwerk belangrijk. Een netwerk dat ruimte biedt aan alle reizigers. Nu én straks. Daarom werkt de MRDH met alle partners in de regio samen aan het openbaar vervoer van de toekomst. De inzet van moderne en ruimere trams, comfortabele haltes en actuele reisinformatie wordt de komende jaren verder doorgevoerd.
De geïntegreerde aanpak van mobiliteit en verstedelijking richt zich ook op de Stedenbaanstations langs de spoorlijnen en wordt uitgebreid naar het totale hoogwaardig openbaarvervoersysteem in de Zuidvleugel en de Randstad: **R-net**.

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

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

3.1 Projecten in de realisatiefase

Tramlijn 19 Delft
De aanpassingen aan tramlijn 19 hebben de komende jaren alleen nog betrekking op het tracé in Delft. Ter hoogte van de spoortunnel wordt het tramspoor op een definitieve locatie gelegd. De Sebastiaansbrug moet worden vervangen en tegelijkertijd geschikt worden gemaakt voor tramverkeer. Daarna kan aansluiting plaatsvinden op het al aangelegde tramspoor in de TU-campus in Delft.



Bijdrage MRDH x € 1.000

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

Inframaatregelen Netwerk RandstadRail en Actieprogramma Regionaal OV (Den Haag en omgeving)
Netwerk RandstadRail (NRR) heeft als doel door middel van een samenhangend pakket aan maatregelen bij te dragen aan een zeer goede OV-bereikbaarheid in de regio Den Haag. De opgave is om het gebruik van openbaar vervoer met 40% te laten groeien tot 2020. Deze reizigersgroei is mogelijk door onder meer de inzet van nieuw, breder trammaterieel.
Het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) heeft als doel het OV sneller te maken door knelpunten weg te nemen of trajecten te stroomlijnen. NRR en AROV zijn met elkaar verweven.

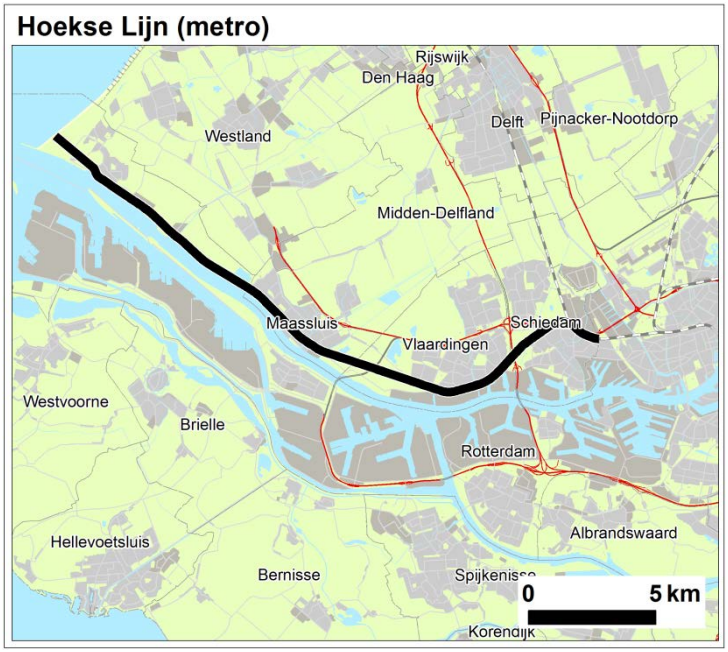
De haltes van lijn 2 zijn gereed gemaakt voor dat bredere materieel en hebben een comfortabele inrichting en actuele reisinformatie gekregen. De werkzaamheden aan de haltes van de lijnen 9, 11 en 17 zijn nog onderhanden. Ook de maatregelen die te nemen zijn aan lijn 1 vallen t.z.t. onder Netwerk RandstadRail. Het grootste deel van de projecten ligt binnen de gemeente Den Haag, daarom is er met de gemeente en HTM een structurele samenwerking voor al deze projecten ingericht. Voor de projecten in andere gemeenten worden per project keuzes gemaakt over de samenwerkingsvorm. De nog resterende investering van NRR bedraagt € 31 miljoen, dat van AROV € 63 miljoen .

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Diversen	37.312	31.546	25.828	0	0

Hoekse Lijn (Noordoever van de Maas)

Het project Hoekse Lijn omvat de ombouw van het bestaande tracé tussen Schiedam en Hoek van Holland van een gewone spoorlijn naar een moderne metro. Aan het einde van de lijn, in Hoek van Holland, wordt een kilometer nieuw spoor aangelegd met een nieuw station 'Hoek van Holland Strand'.
In Schiedam sluit de Hoekse Lijn aan op metrolijn B naar Nesselande. Door de koppeling aan het Rotterdamse metronet wordt het hart van Rotterdam via de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis verbonden met het strand van Hoek van Holland. Na de ombouw stijgt naar verwachting het aantal reizigers op de Hoekse Lijn met circa 40%. De totale investering bedraagt € 325 miljoen.

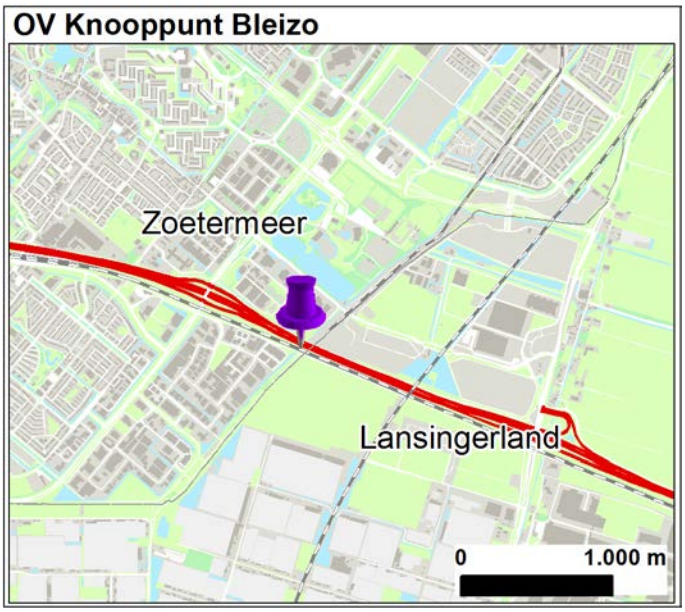


Bijdrage MRDH x € 1.000

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

Bleizo (gemeente Lansingerland)

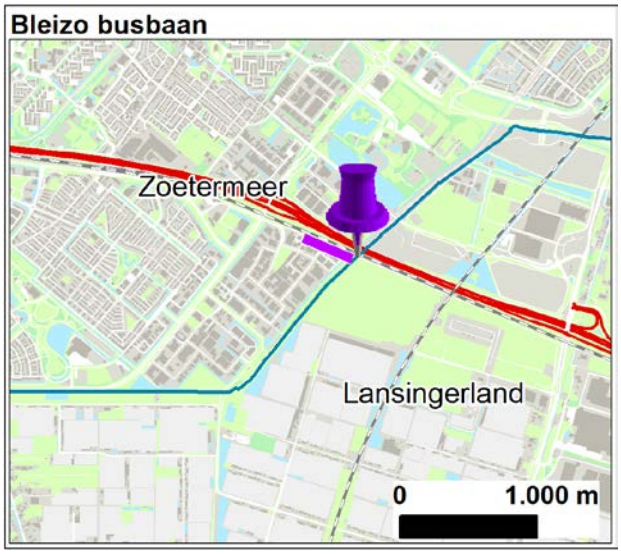
Sinds enkele jaren wordt gewerkt aan de totstandkoming van station Bleizo, een nieuw NS-station op de spoorlijn Den Haag - Gouda - Utrecht op de grens van de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland als onderdeel van de nieuwe vervoersknoop. Hier komen trein, RandstadRail, buslijnen, fietspaden, een P+R en fietsparkeren op een hoogwaardig knooppunt bij elkaar. Dit biedt grote kansen voor ruimtelijke ontwikkeling. De aanbesteding is in 2016 en de oplevering voorzien we eind 2018. De totale investering bedraagt € 56,8 miljoen. Daarnaast betaalt de MRDH een eenmalig bedrag van ruim € 5,5 miljoen aan de NS inzake haltering.



Bijdrage MRDH x € 1.000

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

Bleizo Hoogwaardig Openbaar Vervoer-baan (Zoetermeer/Lansingerland)
Station Bleizo opent eind 2018. Het is een belangrijke vervoersknoop, maar de businfrastructuur sluit er nog niet op aan. Aan de zuidzijde is een nieuwe verbinding nodig tussen de ZoRo busbaan, station Bleizo en de Zilverstraat in Zoetermeer. Deze verbinding moet geschikt zijn voor hoogwaardig openbaar vervoer en zal worden aangelegd als vrije busbaan. De oplevering moet gelijktijdig zijn met de ingebruikname van station Bleizo. De kosten worden geraamd op € 2,9 miljoen.



Bijdrage MRDH x € 1.000

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

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

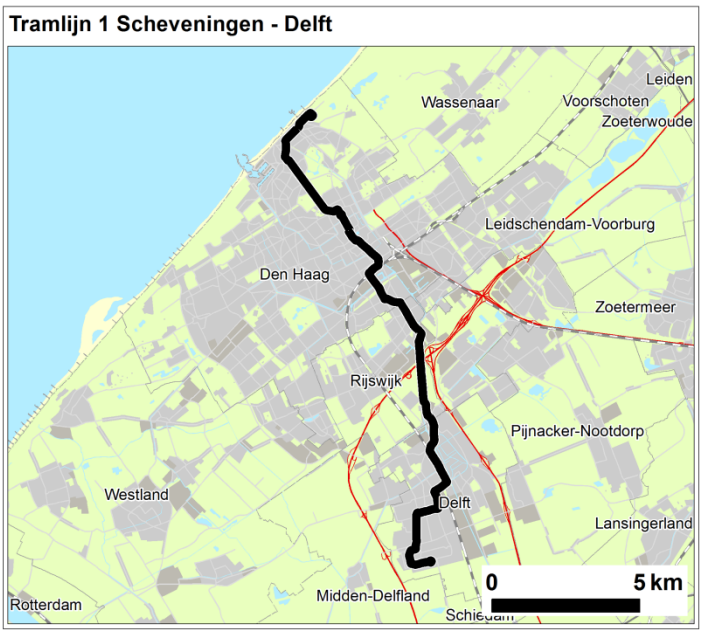
Het nieuwe busplatform krijgt 10 instapperrons. Deze liggen tegenover de nieuwe wachtruimte voor busreizigers die in de OV terminal komt. De wachtende busreiziger kan de bussen goed overzien vanuit de wachtruimte en de loopafstanden tussen de wachtruimte en de perrons worden korter. Ook krijgt het busplatform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

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Den Haag	3.625	3. 625	0	0	0

3.2 Uitwerkingsfase

Tramlijn 1 Scheveningen-Delft
Tramlijn 1 maakt deel uit van het Netwerk RandstadRail (NRR). De lijn verbindt de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Delft en wordt aangepast en geschikt gemaakt voor RandstadRail-materieel. De werkzaamheden zijn gericht op het aanpassen van de perrons voor breed materieel, het opheffen van conflicten in het profiel van vrije ruimte en het verbeteren van de halte-toegankelijkheid.
Vanwege de omvang is het project opgeknipt in een deel Den Haag en een deel Delft en Rijswijk.
In 2015 is € 15 miljoen aan gereserveerde middelen gestort in het fonds Werelds Netwerk Aan

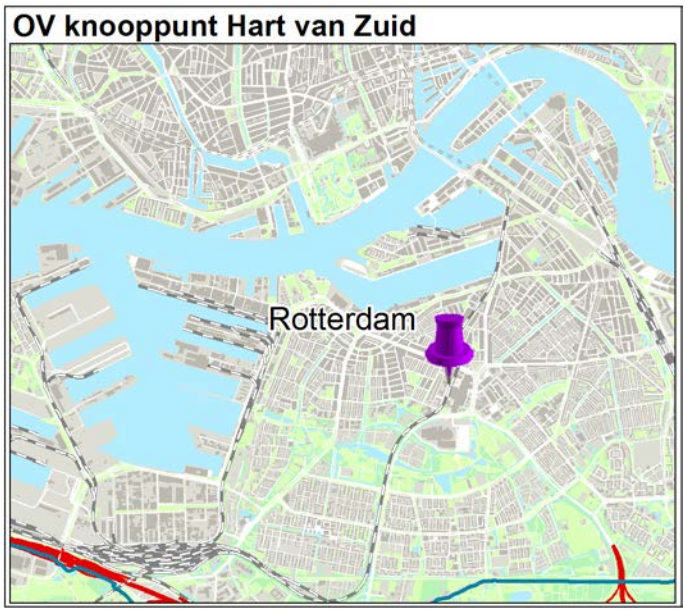


Zee van de gemeente Den Haag. Voor het gedeelte Delft en Rijswijk is er in het geheel nog geen dekking. De totale investering wordt geraamd op € 40 miljoen.

Bijdrage MRDH x € 1.000

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

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



Bijdrage MRDH x € 1.000

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

3.3 Verkenningen en planstudies

Netwerkstudies:
schaalsprong OV Den Haag 2040, OV plan Rotterdam en RandstadRail Oostland
Het openbaar vervoer in Rotterdam en Den Haag kent een goede oppervlaktedekking. Het voldoet momenteel goed voor stedelijke verplaatsingen, maar is wel traag. In het Oostland is het netwerk voor RandstadRail nog niet sluitend. Met de voorziene inwonersaanwas en de ambitie om de reisafstand tussen wonen en werken binnen de regio te beperken tot drie kwartier, moet een verkenning worden gemaakt van de te nemen maatregelen voor de OV-infrastructuur. De belangrijke onderzoeksonderwerpen zijn: de groei van passagiers door inwonersaanwas en door het verschuiven van auto naar OV, een goede bereikbaarheid van de economische toplocaties, en snellere verbindingen tussen wonen en werken. Dit alles onder het oogmerk dat de beschikbare financiën voor exploitatie, beheer en onderhoud onder druk staan.
De verkenningen worden in de tweede helft van 2017 opgeleverd.

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

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

Aansluiting 4-sporigheid Schiedam
De aansluiting van 4 sporen bij Schiedam betreft rijksinfrastructuur, bereden door de NS in een rijksconcessie. Met (een MRDH-bijdrage aan) de werkzaamheden wordt beoogd:
- meer robuustheid te creëren op de sporen tussen Den Haag en Rotterdam;
- de mogelijkheid te vergroten om een Intercity-stop op Schiedam Centrum in de PHS-dienstregeling in te passen;
- een betekenisvolle stap te zetten naar volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam;
- alle perrons op Schiedam Centrum te blijven gebruiken;
- het gebruik van de Hoekse Lijn sporen te continueren door ze te integreren in het spoortraject Den Haag – Rotterdam;
- de aanlanding van de Eurostar op perron 1 van Rotterdam Centraal goed te regelen.

Planstudie samenloopdeel RandstadRail en uitloopspoor
Het aantal reizigers op de RandstadRail groeit snel. Zowel de lijnen naar Zoetermeer (RandstadRail lijn 3 en 4) als de metro naar Rotterdam (de E-lijn), worden boven verwachting gebruikt.
Er ontstaan op dit moment capaciteitsproblemen op metrolijn E in de ochtendspits tussen halte Rodenrijs en Rotterdam CS. Met de verwachte groei van het gebruik van RandstadRail komt de noodzaak om de capaciteit van RandstadRail uit te breiden.
Deze uitbreiding stuit echter op de beperking van de capaciteit van de infrastructuur. Het spoor tussen de haltes Laan van NOI en Leidschenveen wordt nu door zowel de tramlijnen naar Zoetermeer als naar Rotterdam gebruikt, het zogenaamde samenloopdeel.
Uit de planstudie moet volgen welke mogelijkheden er zijn om toch de vervoerscapaciteit uit te breiden, zowel op korte termijn als op lange termijn.

4. Verkeersmanagement en wegenstructuur

De verwachting is dat de mobiliteit de komende decennia blijft groeien. In combinatie met de ambitie van hoogwaardige woon- en werkmilieus, vraagt dat om inzet op een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem. Een robuust, veilig en optimaal benut verkeersnetwerk is daarvoor een onmisbare pijler. De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid benoemt concrete projecten die bijdragen aan een duurzaam concurrerende, bereikbare, veilige en leefbare regio.
In de Rotterdamse regio is de infrastructuur de laatste decennia onvoldoende meegegroeid met de ruimtelijke en economische ontwikkeling, wat vooral te merken is aan de overbelasting op de Ruit (A20/A16/A15/A4). Op termijn kunnen ook capaciteitsproblemen in het regionaal openbaar vervoer ontstaan. De eenzijdige ontsluiting van het haven- en industriecomplex vormt een probleem.

Dit hoofdstuk beschrijft de grootste of meest in het oog springende projecten binnen de MRDH op het gebied van verkeersmanagement en wegenstructuur. Voor 2018 zijn de investeringen en subsidies geraamd op € 184 miljoen.

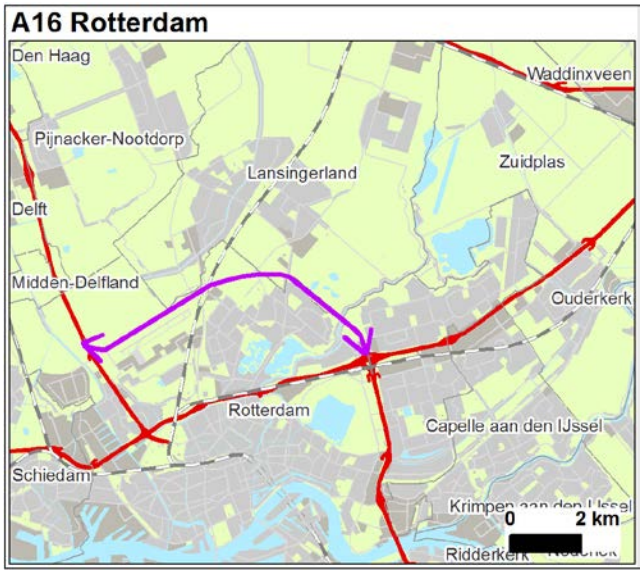
4.1 Projecten in de realisatiefase

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

Bijdrage MRDH x € 1.000

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

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



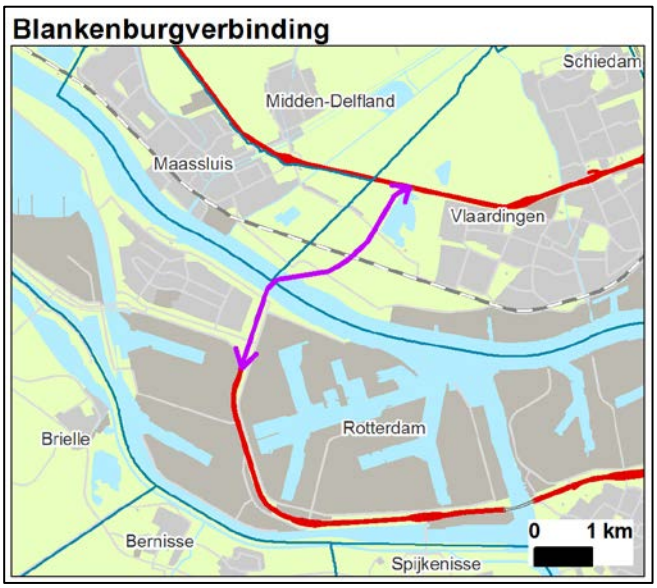
gedeelte ontlast. De MRDH stelt in totaal € 64 miljoen beschikbaar voor extra maatregelen ten behoeve van een goede inpassing van de weg, waaronder een akoestisch landschap, de tunnel op maaiveld en een recreaduct.

Bijdrage MRDH x € 1.000

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

Spoorkruising Marathonweg (Vlaardingen)

De Blankenburgtunnel wordt de nieuwe verbinding onder de Nieuwe Waterweg tussen de A15 bij Rozenburg en de A20 ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De regionale partijen hebben een Kwaliteitsprogramma opgesteld, dat de impact van de weg beperkt door verbetering van groen, recreatie, waterkwaliteit, natuur, het tegengaan van geluidsoverlast en het verbeteren van het onderliggend wegennet. Dit Kwaliteitsprogramma wordt betaald uit de € 25,4 miljoen euro van de motie Kuiken, aangevuld met middelen van de regionale partijen. Van dit bedrag draagt de MRDH voor € 5,45 miljoen bij aan de ongelijkvloerse kruising Marathonweg.



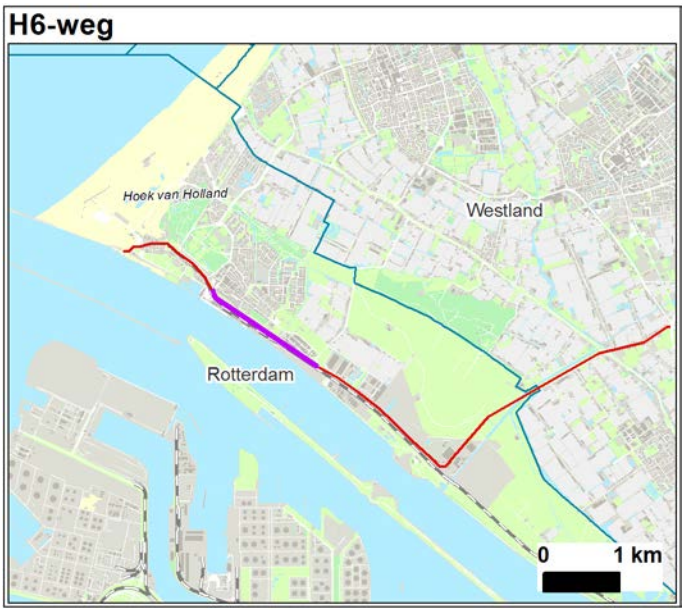
Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Vlaardingen	5.450	0	0	0	0

4.2 Projecten in de uitwerkingsfase

H6-weg (Hoek van Holland)

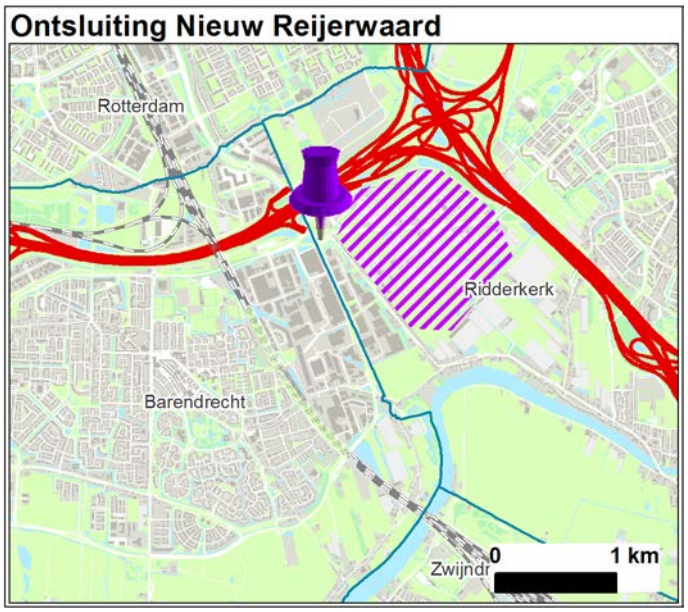
Het project H6-weg betreft de realisatie van het laatste gedeelte van de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland, waarbij de Hoeksebaan vanaf de Haakweg wordt doorgetrokken tot de Harwichweg. Er ontstaat een nieuwe ontsluiting voor het autoverkeer, waardoor de Maasdijk en de wegen door de dorpskern ontlast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



Bijdrage MRDH x € 1.000

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

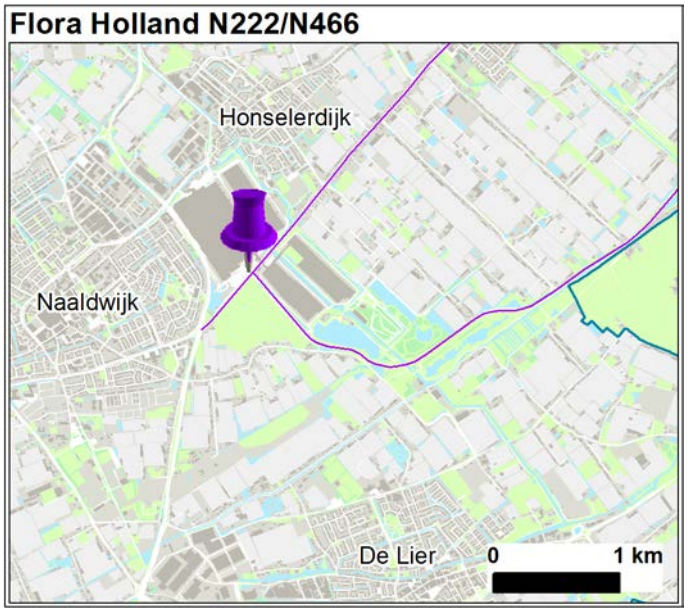
Nieuw Reijerwaard (Ridderkerk)
Nieuw Reijerwaard is een nieuw agrologistiek bedrijventerrein van ruim 90 hectare direct ten zuiden van het verkeersplein Ridderster (A15-A16). Om de bestaande verkeersbewegingen en de voorziene verkeersgroei af te kunnen wikkelen, moeten de zuidelijke op- en afrit van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



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
GR Nieuw Reijerwaard	0	5.250	0	0	0

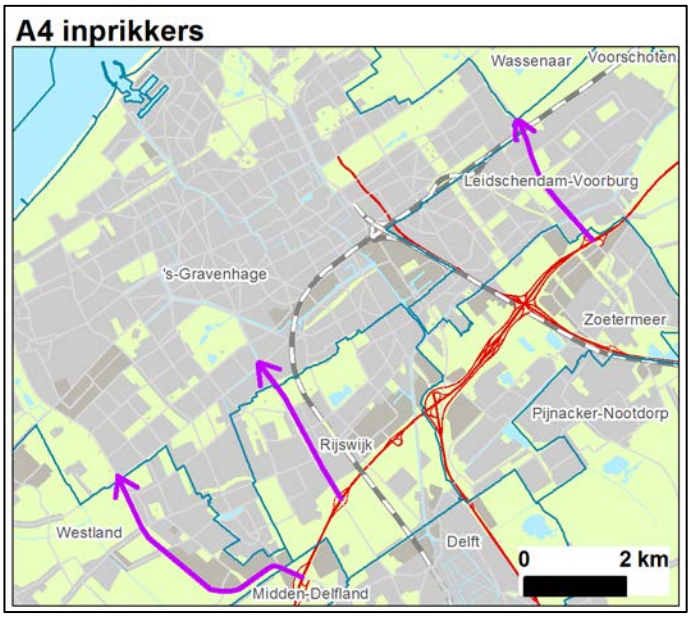
Reconstructie kruispunt N222/ N466 en verbreden Veilingroute bij FloraHolland (Westland)
Met deze aanpassing verbetert de doorstroming van met name het goederenvervoer. De provincie Zuid-Holland is de initiatiefnemer.



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

4.3 Verkenningen en planstudies

A4 passage en Poorten en Inprikkers (Den Haag en omgeving)
In de MIRT-verkenning Haaglanden is vastgesteld dat de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers essentiële schakels zijn in het netwerk van de Zuidvleugel en van belang voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in dit deel van de regio. De maatregelen uit dat pakket worden tot 2028 uitgevoerd. Het ministerie van IenM betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief het vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen Beatrixlaan en Den Hoorn en aanpassingen aan de N14. De provincie Zuid-Holland neemt maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute. Realisatie vindt plaats voor 2020.
De Metropoolregio, gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg. Voor het ongelijkvloers maken van de kruisingen Prinses Beatrixlaan/Admiraal Helfrichsingel en Winston Churchilllaan draagt het ministerie 1/3 van de kosten. De Metropoolregio en regionale partijen betalen het overige deel. Voor de voorbereidingskosten heeft de MRDH € 2.159.000 gereserveerd. De uitvoering van deze projecten is voorzien na 2020.



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Den Haag, Rijswijk, RWS	0	0	0	0	65.208

Verbetering van de verkeersafwikkeling aansluitingen bij de A12 te Zoetermeer
Bij deze genoemde aansluitingen moet in de verre toekomst rekening worden gehouden met maatregelen voor afwikkeling van het verkeer. De gemeente Zoetermeer is de initiatiefnemer.

Nieuwe oeververbinding regionaal verkeer (Rotterdam)
Het concentreren van verkeer op het hoofdwegennet is eindig. De stroom verkeer op bijvoorbeeld de Brienenoord-corridor is al zo groot, dat uitbreiding van de capaciteit op dezelfde bundel technisch en financieel niet realistisch is. In een verkenning is gekeken naar de gevolgen van nieuwe (oever)verbindingen voor een verbetering van de doorstroming en leefbaarheid op het gehele onderliggend wegennet. Het gaat hierbij om de verbindingen die in het kader van het project Rotterdam VooRuit naar voren zijn gekomen. Een nieuwe verbinding betekent tevens een nieuwe oriëntatie en daarmee meer mogelijkheden voor de groei van de netwerkstad. In het najaar 2017 kan gezamenlijk met de afronding van het MIRT-onderzoek, met inachtneming van de geactualiseerde NMCA (2017) en de verdere invulling van het programma Zuidelijke Randstad besluitvorming over een volgende stap plaatsvinden

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

Programma Aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet (HWN/OWN)
De MRDH onderzoekt in 2017 samen met het Rijk de mogelijkheden voor een programma aansluitingen HWN/OWN, wat onderdeel uitmaakt van de programmatische aanpak. Het betreft de aansluitingen A4/N223 Den Hoorn, A4 - N470 Kruithuisweg - A13, A29/N487, A29/N217, A29/N59 Hellegatsplein, A12 / N219, A4 / N206, A20 Maasdijk, A20 Vlaardingen, A20 Maassluis Noordzijde en A20 Vlaardingen.
De besluitvorming hierover vindt plaats in het BO-MIRT in het najaar van 2017. Dan wordt duidelijk wat de vervolgopgaven voor 2018 worden.

Zuidelijke Randweg Den Haag
In het verlengde van de planstudie naar de ongelijkvloerse kruising Erasmusweg/Lozerlaan, start de gemeente Den Haag een verkenning naar het verbeteren van de doorstroming op de Zuidelijke Randweg tot en met de kruising Kijkduinsestraat/Machiel Vrijenhoeklaan (Noordwestelijke Hoofdroute), waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden via de A4-N211, waaronder Scheveningen Haven. Uitgangspunt is dat de maatregelen uit het bestuursakkoord A4 Passage en Poorten & Inprikkers als gerealiseerd zijn verondersteld. De resultaten van de verkenning komen in de loop van 2017. Dan wordt ook duidelijk wat de vervolgopgave is en de regionale betrokkenheid daarbij.

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

5. Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid

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

Door voetgangers en fietsers centraal te stellen bij de inrichting van belangrijke centra en knooppunten kunnen we de verblijfskwaliteit van zulke plekken verbeteren. De “duurzame regio” zet in op de fiets in en tussen de steden door verbetering van de voorzieningen voor de fiets. De fiets krijgt ook een primaire rol in het voor- en natransport, zodat het aantrekkelijker wordt om te voet en op de fiets naar de dichtstbijzijnde OV-halte te gaan. Zo beperken we (de groei van) het autogebruik in het voor- en natransport. Er wordt ingezet op een *modal shift* van auto naar fiets en OV.

De ketenmobiliteit draagt bij aan de doelstelling van de concurrerende economie. Snellere verbindingen in de regio bieden meer kansen op werk. De fiets vervult daarin in eerste instantie een rol in het voor- en natransport voor het OV. Er is meer aandacht nodig voor fietsparkeren en de aansluiting van de fietsinfrastructuur op OV.

5.1 Fiets

De fiets is een belangrijke vorm van voor- en natransport (samen met lopen). De fiets biedt reizigers een zelfstandige vorm van lokale, interlokale en soms regionale bereikbaarheid. De fiets wordt naast het woon-werkverkeer natuurlijk ook gebruikt voor recreatie.

De UAB definieert een regionaal basisnetwerk dat zou moeten voldoen aan de CROW-eisen. Een deel van dat netwerk is gericht op de ontsluiting van de metropolitane economische locaties. Snelle fietsroutes verbinden deze economische kerngebieden met andere delen van de regio. Aan deze routes worden hoge kwaliteitseisen gesteld op het vlak van herkenbaarheid, continuïteit, comfort, snelheid, belevingswaarde en verkeersveiligheid. Snelle fietsroutes worden belangrijker door onder andere de opkomst van de e-bike en de speed pedelec. In 2017 wordt de ligging van deze routes bepaald en wordt gestart met de uitwerking.

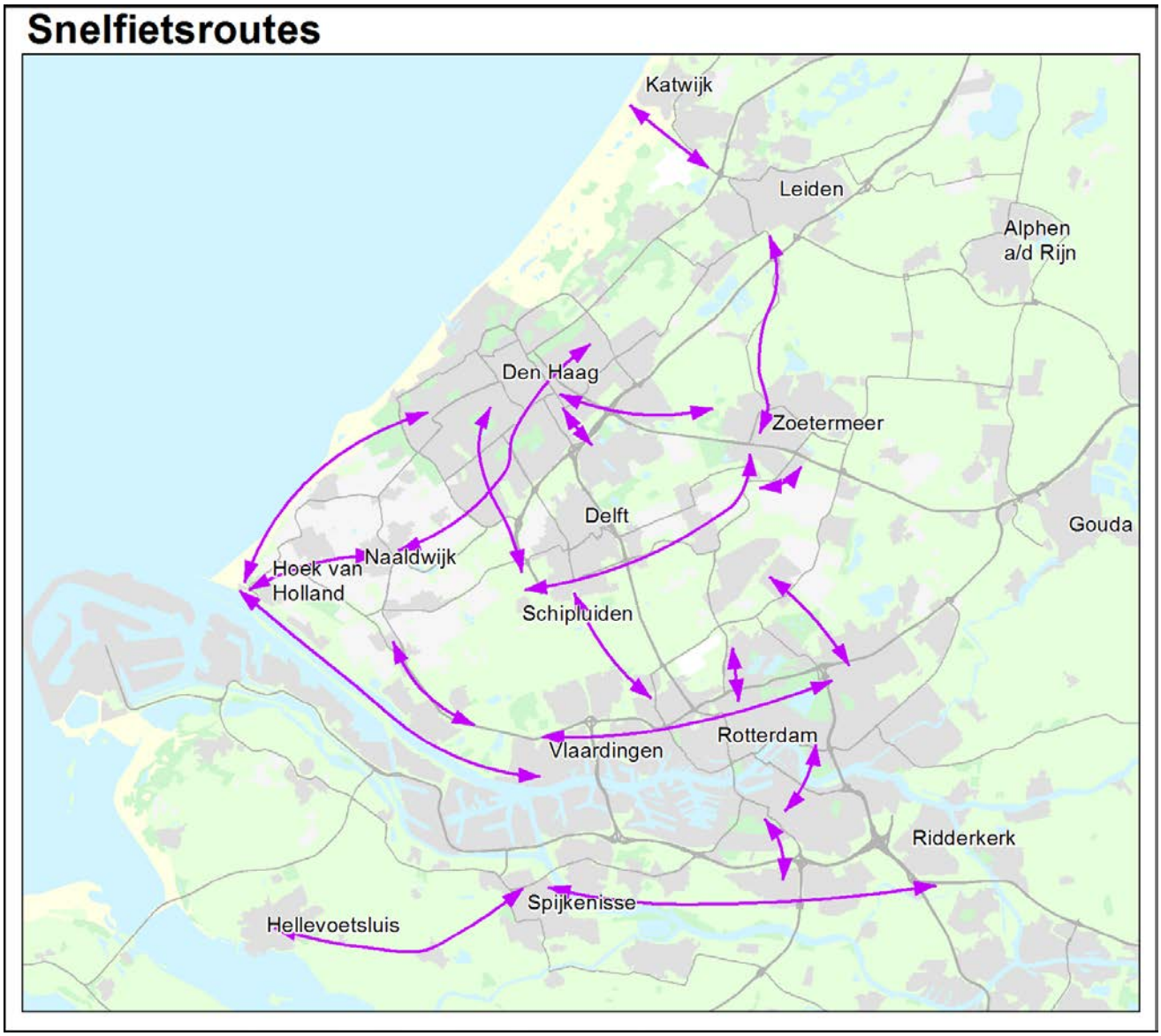
In het lopende programma van Beter Benutten Vervolg zijn de volgende snelle fietsroutes opgenomen:

Leiden – Katwijk	Centrumas Rotterdam
Rijswijk - Wateringen – Naaldwijk	Fietspaden Brielselaan (Rotterdam)
Den Haag – Rijswijk	Beneden Merwederoute
Schipluiden – Delft – Pijnacker - Zoetermeer	Vulcaanweg / Delflandsedijk (Vlaardingen)
Vlietroute Delft – Leidschendam	Fietsmaatregelen havengebied (Havenbedrijf)

De Tweede Kamer heeft in 2015 het amendement Hoogland overgenomen inzake een extra financiële bijdrage aan drie andere snelle fietsroutes. De MRDH draagt bij aan deze routes waarvan de verantwoordelijkheid van de uitvoering bij de provincie Zuid-Holland is belegd:
Verlengde Velostrada (Den Haag – Leidschendam)
Fietspad 15 IJsselmonde
Fietsroute Rotterdam – Gouda.

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

- Fietsviaduct over de A4 bij Ypenburg, onderdeel van de route Hofplein – Hofvijver
- Fietstunnel bij station Delft-Zuid
- Fietstunnel onder de spoorlijn in Rijswijk-Zuid, te realiseren door ProRail (Groenconvenant)
- Poldervaartroute, viaduct Hoekselijn (Vlaardingen)



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

5.2 Ketenmobiliteit

Ketenmobiliteit is een reis die met meer dan één vervoermiddel gemaakt wordt. In de praktijk wordt met ketenmobiliteit gedoeld op de overstap tussen twee vervoermiddelen. Een goede ketenmobiliteit moet voldoen aan zowel kwalitatieve als kwantitatieve eisen. De kwaliteit wordt bepaald door:

- de beschikbare reisinformatie voor en tijdens de reis, inclusief overstapinformatie;
- de kwaliteit van parkeervoorzieningen;
- de stationsomgeving;
- de loop- en fietsroutes naar het station.

De kwantiteit gaat over de hoeveelheid beschikbare (fiets)parkeerplaatsen.

Een belangrijke stimulans voor ketenmobiliteit is een hoge kwaliteit van de overstap-voorzieningen. De overstap op een knooppunt, lokaal of regionaal, moet als het ware geruisloos verlopen. Hoe belangrijker zo'n knooppunt, hoe groter de rol in het netwerk, en hoe meer aandacht voor de inrichting van de omgeving nodig is. Dit betekent ook zorg voor langzaam-verkeerroutes op stations. De UAB benoemt een aantal knooppunten die een kwaliteitsimpuls moeten krijgen. In 2017 wordt een studie opgestart naar de gewenste en noodzakelijke maatregelen in het kader van ketenmobiliteit. Tevens wordt er 2017 een P+R-visie opgesteld en wordt het aanbod van OV-fietsparkeren in beeld gebracht. Beiden leiden tot de opstelling van uitvoeringsprogramma's.

In de afgelopen jaren zijn in beide regio's generieke uitbreidingen van het fietsparkeren bij de OV-haltes (metro, tram en bus) en stations gerealiseerd met klemmen die voldoen aan Fietsparkeur, vaak ook overdekt. Door actief te monitoren houden we inzicht in de uitbreidingsbehoefte van fietsparkeerplaatsen. ProRail zal met cofinanciering van de MRDH tot 2020 in ieder geval 3.000 fietsparkeerplaatsen realiseren bij NS-stations in de Rotterdamse regio. De gemeente Rotterdam stelt voor om 2.700 daarvan aan de noordzijde van Rotterdam CS (Provenierssingel) in 2018/2019 te realiseren.
In de regio Haaglanden betreft het grote fietsenstallingen bij de spoorwegstations Den Haag CS, Den Haag HS en Delft CS. Behalve deze geplande uitbreidingen zal ProRail de komende jaren circa 1.500 extra fietsenstallingen bij andere NS-stations met cofinanciering van de MRDH uitvoeren.

De Hoekse Lijn is eind 2017 omgebouwd van trein naar metro, met aansluiting op het bestaande metronet. Zie hoofdstuk 3.1 van het IPVa voor de omschrijving van de Hoekse lijn. Realisatie van P+R bij de stations van deze lijn kan het reisgedrag van mensen beïnvloeden. In verband realiseren de gemeenten Rotterdam, Maassluis en Vlaardingen in totaal 450 P+R-parkeerplaatsen in de omgeving van de stations.

5.3 Verkeersveiligheid

De MRDH stimuleert en subsidieert regiogemeenten en organisaties om educatie- en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen te treffen voor de (kwetsbare) doelgroepen: fietsers, jonge/beginnende bestuurders en oudere verkeersdeelnemers. Gedragsmaatregelen verkeersveiligheid kunnen voor 50% worden gesubsidieerd. Voor verkeerseducatie in het basis- en voortgezet onderwijs kunnen scholen via en ten laste van de MRDH gebruik maken van een verkeersleerkracht. De MRDH verzorgt de werving en coördinatie, projecten (inclusief dode hoeklessen) en Totally Traffic.
De MRDH verstrekt verder subsidies aan wegbeheerders voor het aanpakken van verkeersonveilige situaties, waaronder blackspots en de inrichting van de buitenruimte van schoolomgevingen.

5.4 Duurzame mobiliteit

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

6. Beter Benutten

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

Beter Benutten Vervolg
De economische positie van steden is van belang in het licht van de internationale concurrentiestrijd tussen stedelijke regio's. Bereikbaarheid is een essentiële pijler voor de concurrentiekracht. Daarom is het belangrijk dat het MIRT-investeringsprogramma met kracht wordt doorgezet. De groei van mobiliteit kan echter niet alleen met meer infrastructuur worden opgevangen. De hoeveelheid en soort mobiliteit verandert bovendien door toenemende verstedelijking, verduurzaming en (innovatieve) informatisering. Er zijn niet alleen andere oplossingen nodig én mogelijk, die met Beter Benutten (Vervolg) worden uitgewerkt.

Benuttingsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting wordt mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement) en door technische maatregelen (dynamisch verkeersmanagement). In het stedelijk gebied blijven de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor het vrachtverkeer gewaarborgd.
Voor Beter Benutten Vervolg is de landelijke ambitie om de reistijd van deur tot deur op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg met 10% te verminderen. De vastgestelde Plannen van Aanpak zijn opgenomen in dit IPVa.

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

6.1 Beter Benutten Vervolg (SGH)

Het programma Beter Benutten heeft tot doel om de fileknelpunten in Haaglanden met circa 20% te reduceren en de groei op het spoor en het aantal fietsbewegingen te accommoderen. De uitvoering van Beter Benutten Vervolg (Haaglanden) loopt tot begin 2018. Het programma wordt aangestuurd door de minister van Infrastructuur en Milieu, de voormalig portefeuillehouder van de regio Haaglanden en de CEO van Siemens Nederland namens het bedrijfsleven. De dagelijkse aansturing gebeurt door een hoog-ambtelijke stuurgroep.

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

De MRDH is budgethouder voor de rijksbijdrage aan projecten in de regio's Haaglanden en Midden-Holland die door de MRDH, de gemeenten, het bedrijfsleven en de provincie worden uitgevoerd. De rijksbijdrage wordt gestort in het Mobiliteitsfonds (BDU) en conform de subsidieverordening beschikt.

6.2 Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg (SR)

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

- reisgedrag: het *pre-trip* interveniëren in de vervoerswijzekeuze van de reiziger, het tijdstip van reizen en/of de plaats waarheen of waar vandaan gereisd wordt;
- rijgedrag: het *on-trip* interveniëren in de routekeuze en/of rijgedrag van automobilisten;
- netwerkversterking: het verbeteren van de netwerken (fiets, openbaar vervoer, auto, en hun samenhang om ander reis- of rijgedrag mogelijk te maken);
- logistiek: het verbeteren van de efficiency in logistieke ketens.

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

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

De lijst met projecten is opgenomen in bijlage C.

7. Quick Wins

In beide voormalige regio’s loopt nog het samenwerkingsprogramma Quick Wins. In Haaglanden loopt tot en met 2017 het programma QW 2^{e} tranch en MIRT-verkenning. In de regio Rotterdam loopt tot en met 2017 het programma QW Rotterdam VoorUit.

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

Bijlagen

Bijlage A: Financieel overzicht IPVa 2017 t/m 2027

Bijlage B1: Grote projecten
Bijlage B2: Lopende subsidiebeschikkingen
Bijlage B3: Aanmeldingen
Bijlage B4: In 2016 opgeleverde/afgeronde projecten

Bijlage C: Projectenlijsten Beter Benutten Vervolg

Bijlage D: Projecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

Bijlage E: Afkortingenlijst

Bijlage A: Financieel overzicht IPVa 2017 t/m 2027

In deze bijlage is het totaaloverzicht weergegeven van de MRDH.

Bij de inkomsten wordt, naast de BDU-uitkering, ook rekening gehouden met bijdragen van derden en specifieke bijdragen van het Rijk (Beter Benutten, Rotterdamsebaan).
Met de bijvoeging van alle andere kosten en inzet van reserves van de MRDH, en het doorzicht tot en met 2027,wordt de cumulatieve stand van zaken weergegeven.

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

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Beginstand	431.717.456	96.325.075	7.486.462	-111.002.391	-76.754.022	-61.716.340	-51.749.030	-60.144.598	-9.614.223	61.732.360	133.777.177
Inkomsten	507.844.860	561.581.979	521.428.533	520.689.733	515.555.934	514.161.641	498.852.605	470.997.000	470.997.000	470.997.000	470.997.000
Beschikbaar budget	939.562.316	657.907.054	528.914.995	409.687.342	438.801.912	452.445.301	447.103.575	410.852.402	461.382.777	532.729.360	604.774.177
Apparaatslasten	9.287.600	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500
Beleid en programmering Verkeer	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Beleid en programmering OV	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000
OV exploitatie + B&O	406.981.159	377.934.415	368.379.584	367.560.629	363.168.345	356.692.645	354.275.113	356.584.125	351.067.917	350.369.684	364.589.788
Investeringen OV netwerk	245.264.834	107.905.515	122.306.737	26.525.702	15.300.000	7.800.000	21.753.281	7.800.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000
Investeringen Verkeer	172.003.648	145.998.162	130.648.565	73.772.533	103.467.407	121.119.186	112.637.279	37.500.000	22.500.000	22.500.000	22.500.000
Totaal uitgaven	**843.237.241**	**650.420.592**	**639.917.386**	**486.441.364**	**500.518.252**	**504.194.331**	**507.248.173**	**420.466.625**	**399.650.417**	**398.952.184**	**413.172.288**
Eindstand	96.325.075	7.486.462	-111.002.391	-76.754.022	-61.716.340	-51.749.030	-60.144.598	-9.614.223	61.732.360	133.777.177	191.601.889

Bijlage B1 Grote projecten

Een project is groot als de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 5 miljoen exclusief btw. In de bijgevoegde lijst zijn zowel lopende beschikkingen als verkenningen en planstudies opgenomen. Er zijn vier redenen om de grote projecten apart te benoemen en inzichtelijk te maken:

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

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

Aanvrager	Proj nr.	Projectnaam	Cat.	Subsidie	Al betaald	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Delft		Fietstunnel station Delft Zuid	FKM	7.400.000					7.400.000							
Delft		Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	3.062.111		3.062.111										
Den Haag		Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	FKM	9.000.000				9.000.000								
Den Haag		P+R locaties (BBV)	FKM	7.079.700		3.539.850	3.539.850									
Den Haag		Busplatform Den Haag Centraal (BBV)	OV	7.250.000		3.625.000	3.625.000									
Den Haag	10TDG999	Aanlanding Erasmuslijn bij station Den Haag CS (HS	OV	45.557.317	29.222.484	16.334.833										
Den Haag		HOV baan naast Rotterdamsebaan	OV	13.400.000								13.400.000				
Den Haag	02ADG001	Rotterdamsebaan	VMWS	424.931.458	56.438.291	6.016.934	94.056.039	68.373.207	43.372.533	43.372.534	43.164.641	70.137.279				
Den Haag		A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering,	VMWS	17.975.206						17.975.206						
GR Nieuw Reijerwaard		Nieuw Reijerwaard	VMWS	5.250.000			5.250.000									
Hellevoetsluis	HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	VMWS	5.450.000		5.450.000										
Midden-Delfland	12AMD001	Hooipolderweg	VMWS	13.966.030	5.000.000	8.966.030										
MRDH		Aansluiting 4-sporigheid Schiedam	OV	7.500.000				2.500.000	2.500.000	2.500.000						
MRDH		NRR (Netwerk RandstadRail)-projecten	OV	31.333.832		16.679.912	11.330.165	3.323.755								
MRDH		AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Verv	OV	63.353.360		20.632.485	20.216.324	22.504.551								
MRDH	96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (Aanleg Lijn 19)	OV	53.521.000	41.250.390	542.479	2.667.430	3.335.000	5.725.702							
MRDH		Hoekse Lijn	OV	321.148.500	86.622.512	162.700.000	43.500.000	28.325.988								
MRDH		Beveiliging metro	OV	19.500.000	17.100.000		1.000.000	700.000								
MRDH		Stadstram	OV	13.720.600	8.700.000	5.020.600										
MRDH		Brandveiligheid metrostations	OV	12.000.000	8.000.000	2.000.000	2.000.000									
MRDH		Hart van Zuid	OV	12.000.000				6.000.000	6.000.000							
MRDH		A16 Rotterdam + bovenwettelijke milieu eisen	VMWS	64.035.082		64.035.082										
NS		Bedieningsovereenkomst station Bleizo	OV	5.500.000				5.500.000								
Pijnacker-Nootdorp	10APP001	Komkommerweg fase 1	VMWS	5.454.987	3.011.757		2.443.230									
Pijnacker-Nootdorp	13APP001	Oostelijke Randweg fase 2	VMWS	5.000.000	3.750.000		1.250.000									
Pijnacker-Nootdorp	14APP001	Komkommerweg fase 2	VMWS	7.997.178	5.997.884		1.999.295									
RET	SRREO03053	Systeemsprong Sneltramtraject	OV	13.730.000	10.000.000	3.730.000										
RET		*Keervoorziening E-lijn Pijnacker*	*OV*													
Rijswijk	08FRK001	Fietsbrug over het Rijn-Schiekanaal (incl voorfinanc	FKM	9.469.164	5.126.511	4.342.653										
Rijswijk		A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering,	VMWS	27.413.497	200.000	1.958.952					25.454.545					
Rotterdam		H6-weg	VMWS	8.600.000		4.300.000	4.300.000									
Schiedam	SCSCC	P+R Schieveste	FKM	5.250.000	2.032.500		3.532.500									
Vlaardingen	16WVL0052	Spoorkruising Marathonweg	VMWS	5.450.000		5.450.000										
Vlaardingen	16WVL0053	Verbetering knooppunt Vijfsluizen	VMWS	7.757.500		7.757.500										
Zoetermeer	16OZO0027	Vervoersknooppunt Bleizo	OV	56.980.000	9.000.000	25.000.000	12.000.000	10.980.000								
				1.317.036.523	**291.452.328**	**371.144.421**	**212.709.832**	**160.542.501**	**64.998.235**	**63.847.740**	**68.619.186**	**83.537.279**	**0**	**0**		**0**

Bijlage B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger

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

De lijsten zijn gesorteerd per gemeente en tevens nog per regio. De openstaande verplichtingen vallen immers nog onder het regime van gescheiden begrotingen. Per regio zijn, na de gemeenten, de andere subsidieontvangers al dan niet gebundeld opgenomen.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Delft	13VDT003	Palen op fietspaden	VV	5.830
Delft	14FDT001	Uitbreiden fietsenstalling Coenderpark	FKM	2.268.908
Delft	15MDT001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Delft	VMWS	331.900
Delft	16VDE0057	Verkeerscirculatie TU-Noord Zuidplantsoen	VMWS	192.659
Delft	15VDT001	Kruising Westlandseweg - Papsouweselaan	VMWS	1.115.000
Delft	16FDE0104	Verbreden brom-/fietspad Prinses Beatrixlaan	FKM	35.000
Delft	16VDE0153	Herinrichting Julianalaan (westzijde)	VV	39.000
Delft	16VDE0145	Asfalteren fietsoversteek kruispunt Westlandseweg – Beatrixlaan (BBV)	FKM	58.100
Totaal Delft				**4.046.397**
Den Haag	12MDG004	DVM Zuidvleugel maatregel 27a1, 27d en 27e	VMWS	1.025.242
Den Haag	12FDG007	knooppuntontwikkeling DHC - fietsparkeren deel 2 (BB21)	FKM	962.198
Den Haag	14FDG006	Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren	FKM	4.900.000
Den Haag	14FDG005	Fietspad Laakweg	FKM	500.000
Den Haag	15FDG006	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a)	FKM	2.427.390
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	2.336.134
Den Haag	15FDG008	Laan van Meerdervoort (ts Azaleaplein en Thorbeckelaan)	FKM	450.000
Den Haag	15FDG009	Fietspad Finnenburg	FKM	375.000
Den Haag	16FDH0023	Fietsvoorzieningen Zuiderparklaan	FKM	682.847
Den Haag	16FDH0033	Toeleidend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg	FKM	500.000
Den Haag	16FDH0039	Fietsvoorzieningen smalle deel Laan van Meerdervoort	FKM	787.500
Den Haag	16FDH0041	Kwaliteit fietspaden 2015 Westduinweg	FKM	117.500
Den Haag	16FDH0108	Fietsvoorzieningen Bankastraat	FKM	228.893
Den Haag	16FDH0115	Verbeteren fiets sterroute Scheveningen	FKM	2.593.731
Den Haag	16FDH0136	Fietsparkeren Nobelstraat	FKM	170.000
Den Haag	16EDH0069	Veilig leren Fietsen 2016 en 2017	VV	50.000
Den Haag	16EDH0070	Biking 2 school 2016	VV	17.500
Den Haag	16EDH0071	Kinderen Anders Naar School (KANS) 2016	VV	5.000
Den Haag	16EDH0072	Verkeersparcours 2016 en 2017	VV	20.250
Den Haag	16MDH0034	DVM Verkeerscentrales Den Haag	VMWS	1.147.202
Den Haag	16VDH0126	Herinrichting kruispunt Berensteinlaan / Hengelolaan	VV	138.428
Den Haag	16VDH0137	Blackspot Kraayensteinlaan – Margaretha van Hennebergweg	VV	86.640
Den Haag	16VDH0165	Schoolomgevingen Den Haag 2016/2017	VV	106.500
Totaal Den Haag				**19.627.955**
Leidschendam-Voorburg	13VLG001	ViaStat Speed Profiles 2013	VV	3.993
Leidschendam-Voorburg	16VLV0135	Reconstructie Kolfschotenlaan / Veurs college	VV	150.000
Leidschendam-Voorburg	16MLV0012	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Leidschendam-Voorburg (BB27f)	VMWS	166.369
Totaal Leidschendam-Voorburg				**320.363**
Midden-Delfland	13FMD001	Fietsenstalling busstation Maasland	FKM	60.000
Midden-Delfland	15FMD002	Fietsstraat Beresteyn	FKM	92.500
Midden-Delfland	16MMD0014	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Midden-Delfland (BB27f)	VMWS	24.812
Totaal Midden-Delfland				**177.312**
Pijnacker-Nootdorp	14FPP004	Fietsproject Pijnackerse Poort	FKM	1.959.118
Pijnacker-Nootdorp	14FPP005	30 km-zone Pijnacker-Noord	FKM	375.000
Pijnacker-Nootdorp	15VPP002	30km/u-zone Pijnacker-Noord, Heesterbuurt	VV	90.000
Pijnacker-Nootdorp	15VPP003	Bordbusters "De scholen zijn weer begonnen" 2016 en 2017	VV	1.640
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0025	Fietsproject Ruyven - Zuidpolder	FKM	381.250
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0017	Fietspad Virulypad F227.5 (in behandeling)	FKM	420.500
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0105	Fietspad Laan van Nootdorp-Sportparkweg	FKM	98.540
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0007	Fietspad Oostlaan-'s Gravenweg 4e fase	FKM	123.500
Totaal Pijnacker-Nootdorp				**3.449.548**

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Rijswijk	13FRK001	Opwaarderen fietsvoorzieningen Rembrandtkade	FKM	229.547
Rijswijk	15FRK002	Fietsstraat Populierlaan	FKM	198.773
Rijswijk	15MRK001	DVM Zuidvleugel Wegkantsystemen: optimalisatie VRI's deel 2 (BB27a3)	VMWS	125.558
Rijswijk	15TRK001	Verbeteren trambeïnvloeding Rijswijk BB23c2	OV	361.457
Rijswijk	15VRK001	Verkeersveilige inrichting hoofdwegen Rijswijk A. Herinrichting Treubstraat	VV	125.000
Rijswijk	15FRK003	Fietsroute langs de Vliet - Jaagpad / Huis te Hoornkade tot Pasgeld	FKM	414.000
Rijswijk	16VRK002	Wijkontsluiting stationskwartier incl Kiss&Ride schoolzone	VV	100.000
Rijswijk	16VRK0079	Veilige schoolomgeving 2016-2017	VV	46.000
Rijswijk	16VRK0117	Verkeersveiligheid Laan van Oversteen/ Laan van Zuidhoorn	VV	20.000
Rijswijk	16MRK0026	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Rijswijk (BB27f)	VMWS	310.372
Rijswijk	16VRK0155	VRI Beatrixlaan (BB27a3)	VMWS	20.286
Totaal Rijswijk				**1.950.993**
Wassenaar	14VWR003	Rijnlandroute, aansluiting Maaldrift	VV	750.000
Wassenaar	16VWA0064	Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	675.000
Wassenaar	16VWA0013	Verhoogde fietsstrook Van Zuylen van Nijeveltstraat	VV	354.440
Wassenaar	16FWA0063	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	375.000
Wassenaar	16FWA0040	Fietsmaatregelen centrum	FKM	75.000
Wassenaar	15VWR002	Inrichten veilige schoolzones (deel 1)	VV	38.100
Wassenaar	16MWA0042	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Wassenaar BB27f	VMWS	32.059
Totaal Wassenaar				**2.299.599**
Westland	15FWD004	Poelzone, fietspad N211 - Nieuwe Water fase 1b	FKM	49.750
Westland	15MWD001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Westland (BB27f)	VMWS	69.299
Westland	16VWE0089	Verkeersmaatregelen Boomawatering fase 3 Kruispunt Molenweg / Boomaweg	VV	162.040
Westland	16VWE0103	Schoolthuisroute fase 3 Mr. Schokkingstraat-Prof. Van Arkelstraat te 's Gravenza	VV	7.804
Westland	16VWE0112	School - thuisroute fase 3 Verburghlaan te Poeldijk	VV	4.471
Westland	16VWE0138	School - thuisroute fase 3 Hoogwerf	VV	67.517
Westland	16VWE0164	Kleine verkeersaanpassingen centrum Kwintsheul	VV	22.000
Westland	16FWE0151	Poelzone, fietsbruggen -bruggen bij de Gantel	FKM	109.305
Westland	16VWE0157	School-thuisroute Kerklaan-Rijssenburgerweg en Bovendijk	VV	26.347
Totaal Westland				**518.533**
Zoetermeer	15VZR001	Fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2015/2016	VV	31.850
Zoetermeer	15TZR001	Geluidsmaatregelen Oosterheemlijn	OV	2.000.000
Zoetermeer	15FZR005	Fietsenstallingen bushaltes Zoetermeer	FKM	28.450
Zoetermeer	15FZR003	2e fase verwijderen obstakels in fietspaden / vervangen door fietsvriendelijke pa	FKM	74.550
Zoetermeer	16VZO0075	Kruising Kadelaan / Zijdewerf	VV	285.000
Zoetermeer	16VZO0089	Rotonde Aletta Jacobslaan / Hugo de Grootlaan / Willem Dreeslaan	VV	102.250
Zoetermeer	16FZO0050	Nachtnet Fiets	FKM	230.013
Zoetermeer	16FZO0078	Uitvoering lokale aanpak veilig fietsen	FKM	82.500
Zoetermeer	16EZO0051	Fietslessen 2016/2017	VV	21.118
Zoetermeer	16FZO0038	Verhogen fietsoversteken rotonde J.J. van Rijweg/van Leeuwenhoeklaan	FKM	69.250
Zoetermeer	16WZO0116	Kruising Europaweg / Aziëweg / Australiëweg	VMWS	22.365
Zoetermeer	16VZO0125	Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan	VV	176.592
Zoetermeer	16EZO0077	School-thuisroute	VV	20.000
Zoetermeer	16KZO0036	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Zoetermeer (deel 2)	FKM	54.797
Zoetermeer	16MZO0035	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Zoetermeer	VMWS	255.215
Zoetermeer	17VZO0197	Aalstlaan	VMWS	337.500
Totaal Zoetermeer				**3.791.450**
ProRail	08LDN001	Fietsenstallingen bij NS-stations (Pro-Rail)	FKM	591.321
ProRail	10FDN001	Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen NS stations 2010	FKM	886.380
ProRail	14FDN001	Uitbreiding fietsenstalling tranche |||	FKM	167.250
ProRail	16KPR0047	Fietsparkeren NS Laan van NOI	FKM	505.000
ProRail	16KPR0048	Fietsparkeren NS Mariahoeve	FKM	132.500
Totaal ProRail				**2.282.451**
Provincie Zuid-Holland	13FZH001	Combitunnel Westerlee	FKM	507.047
Provincie Zuid-Holland	13FZH003	sterfietsroute fietsverbinding Vlietpolderplein	FKM	2.568.829
Provincie Zuid-Holland	15VZH001	Rotonde Monster	FKM	1.103.542
Provincie Zuid-Holland	14TSH006	Vernieuwen/ophogen Sint Sebastiaansbrug	OV	1.713.166
Provincie Zuid-Holland	13MSH018d	DRIPS Delft A4	VMWS	213.060
Provincie Zuid-Holland	14MZH001	subsidie DVM Zuidvleugel Reistijdcamera's	VMWS	21.234
Provincie Zuid-Holland	14MZH003	DVM Zuidvleugel Zes DRIP's PZH BB27b3	VMWS	175.545
Provincie Zuid-Holland	07VZH001	Reconstructie N233 Duurzaam Veilig	VV	3.872.600
Totaal Provincie Zuid-Holland				**10.175.022**

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Rijkswaterstaat	13ADN002	verbreden toerit N14-A4 Leidschendam	VMWS	228.000
Rijkswaterstaat	13ADN003	A13 Rijswijk - Ypenburg verlengen opstelstrook	VMWS	190.400
Rijkswaterstaat	14ADN001	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg	VMWS	917.586
Rijkswaterstaat	14ADN002	Ontvlechten weefbewegingen A13/A4 Prins Clausplein	VMWS	1.533.220
Rijkswaterstaat	15ADN001	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg VRI's BB12c	VMWS	904.336
Totaal Rijkswaterstaat				**3.773.542**
DON/Wortelboer/Flyover Opleidingen	16EMR	Dodehoek projecten	VV	109.416
DTV Consultants	15MSH002	Onderst. koppelen VRI's Haaglanden	VMWS	44.063
Gemeente Leiden	14FDN002	Onderdoorgang A44 - Niels Borhweg - fase 1 BB42	VMWS	102.259
Gemeente Leiden	16DDN0141	DVM Zuidvleugel	VMWS	200.856
Gemeente Gouda	16DDN0139	DVM Zuidvleugel	VMWS	177.347
HTM Exploitatie	14TSH005	beschikking Valkenbosbrug	OV	375.000
HTM Exploitatie	14TSH007	Inspectiecertificaat tramtunnel Grote Marktstraat	OV	18.125
HTM exploitatie	14TSH008	test- en proefbedrijf lijn 9 Vrederust Madurodam	OV	69.085
HTM exploitatie	14TSH008	Stootblok herinrichting Zuiderpark	OV	13.250
HTM exploitatie	14TSH013	Testbedrijf VOHL	OV	62.740
OnderwijsAdvies	03VSH003	Verkeersleerkracht/Onderwijsadviseur	VV	500.810
TeamAlert	div	Totallytraffic	VV	55.300
Opdrachten aan derden (VV)	06VSH002	Alcohol, zeven sloten, Advoss, VVN	VV	42.904
Openstaande verplichtingen kleine projecten SGH				**54.184.316**

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Albrandswaard	16FAL0102	Fietsvoorziening Dorpsdijk - route 476	FKM	24.000
Albrandswaard	16FAL0111	Fietsvoorziening Tijsjesdijk - route 11	FKM	41.500
Totaal Albrandswaard				**65.500**
Barendrecht	16FBA0019	Herinrichting zijkant station Barendrecht	FKM	447.500
Barendrecht	16WBA0056	Openstelling onderdoorgang A29 (RTD-BBV-029)	VMWS	210.000
Barendrecht	16EBA0101	Verkeerseducatie Barendrecht 2016	VV	10.500
Totaal Barendrecht				**668.000**
Brielle	BIBIV3082	30 km/h -zone Anna Hoevestraat	VV	7.500
Totaal Brielle				**7.500**
Capelle aan den IJssel	16KCA0120	Fietsstalling metrohalte Capelle Centrum	FKM	24.500
Capelle aan den IJssel	16FCA0066	Verbeteren van fietsroute 429 Hoofdwegplein noord	FKM	49.500
Totaal Capelle aan den IJssel				**74.000**
Hellevoetsluis		30 km/uur-zone Bloemen en Plantenbuurt	VV	37.500
Hellevoetsluis	16EHE0124	Verkeerseducatie Hellevoetsluis 2016	VV	6.250
Totaal Hellevoetsluis				**6.250**
Krimpen a/d IJssel	KYKYH03046	Haltetoegankelijkheid 9 bushaltes voor mindervaliden	OV	72.000
Krimpen a/d IJssel	KYKYD03047	Optimaliseren Algeracorridor, monitoring (BB46)	VMWS	27.500
Krimpen a/d IJssel	KYKYV03037	Fietspad en verkeerseducatie Krimpenerwaard College	VV	191.000
Krimpen a/d IJssel	KYKYE03073	Verkeerseducatie Krimpen aan den IJssel 2015	VV	2.500
Krimpen a/d IJssel	16EKR0091	Tweetal verkeerseducatiedagen	VV	2.500
Totaal Krimpen a/d IJssel				**295.500**
Lansingerland	LALAC02860	P+R Westpolder-Bolwerk (QWRV) LALAC02860	FKM	482.750
Lansingerland	LALAF02380	Regionale fietsroute 7 LALAF02380	FKM	96.600
Lansingerland	LALAF02611	Fietspad Kasteel-Rodenrijs (sfr) LALAF02611	FKM	438.000
Lansingerland	LALAH02864	Haltetoeg. L'singerland Groendalseweg LALAH02864	OV	17.500
Lansingerland	LALAV03071	30km/u-zone Pastoor Verburghweg/Noordersingel	VV	31.500
Lansingerland	LALAV03025	Veilige schoolomgeving Wilderszijde	VV	46.000
Totaal Lansingerland				**1.112.350**
Maassluis				-
Totaal Maassluis				**-**
Nissewaard	NINIH03044	Haltetoegankelijkheid Nissewaard 2015	OV	164.000
Nissewaard	NINID03032	Verb. funct. verk.centr. BB42, afkoop B&O 37C en 42B	VMWS	13.500
Nissewaard	SPSPD02901	Verb. funct. verk.reg.centr. 42B (BB) syst.kopp SP	VMWS	43.250
Nissewaard	16FNI0127	Brug over de sluis bij Spijkenisserbrug (RTD-BBV-037)	FKM	414.000
Totaal Nissewaard				**634.750**
Ridderkerk	16FRI0106	Tweerichtingen fietspad Vlietlaan bij Salem - route 03	FKM	38.500
Ridderkerk	16VRI0123	30 km/u-zone Ringdijk Riederwerf	FKM	3.000
Ridderkerk	16ERI0109	Verkeerseducatie Ridderkerk 2016	VV	6.500
Totaal Ridderkerk				**48.000**

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Rotterdam	16ERO0092	Verkeerseducatie Rotterdam 2016	VV	75.000
Rotterdam	16FRO0093	Fietspad Blaak onder Kubuswoningen	FKM	69.500
Rotterdam	16FRO0100	Fietspad Grote Stern - route 07	FKM	164.277
Rotterdam	16KRO0008	Fietsparkeren Wilhelminaplein (QWRV)	FKM	11.750
Rotterdam	16KRO0065	Plaatsen van fietsvoorzieningen bij OV Halte Coolhaven (FKM)	FKM	
Rotterdam	16KRO0121	Fietsvoorzieningen Goudse Rijweg - Vlietlaan route 08	FKM	100.500
Rotterdam	16ORO0073	OV- knooppunt Blaak (RTD-BBV-032)		818.000
Rotterdam	16VRO0128	Blackspot Groene Kruisweg - Laning	VV	104.500
Rotterdam	16VRO0130	Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat	VV	101.500
Rotterdam	16VRO0131	Blackspot Matlingeweg - Galateestraat	VV	645.000
Rotterdam	16VRO0132	Blackspot Vuurplaat - Rosestraat (Rotonde)	VV	277.500
Rotterdam	16VRO0133	Blackspot Colosseumweg - Beukendaal	VV	140.500
Rotterdam	16VRO0134	Blackspot Prins Alexanderlaan	VV	22.000
Rotterdam	RDRDF03067	Fietspaden Brielselaan (RTD- BBV -017)	FKM	1.300.000
Rotterdam	RDRDC02848	P+R bewegwijz. op A- en N-wegen (QWRV) (herz) RDRD	VMWS	377.700
Rotterdam	RDRDF02418	Fietsvoorz Proveniersplein RDRDF02418	FKM	47.500
Rotterdam	RDRDF02731	Fietsverkeer Kralingen-Feijenoord (BB)	FKM	1.010.750
Rotterdam	RDRDF02750	Fietspad Volgerweg RDRDF02750	FKM	178.000
Rotterdam	RDRDK02857	Fietsenstalling station R'dam Blaak RDRDK02857	FKM	327.500
Rotterdam	RDRDO02819	Programma NTOV - versnelling OV lijnen RDRDO02819	OV	29.985
Rotterdam	RDRDV02391	30 km Groenenhagen RDRDV02391	VV	37.500
Rotterdam	RDRDV02517	Blackspot Spinozaweg-Smeetlandseweg DRDV02517	VV	54.250
Rotterdam	RDRDV02751	Blackspot Dorpsweg - Fuutstraat (BS) RDRDV02751	VV	439.500
Rotterdam	RDRDV02882	Blackspot kruising Motorstraat-Strevelsweg	VV	15.750
Rotterdam	RDRDV03024	BS Pascallweg-Catullusweg RDRDV03024	VV	49.000
Rotterdam	RDRDV03051	Fietspad en Blackspot Maashaven Oostzijde-Putselaan-Dordtselaan "kruispunt	VV	212.500
Rotterdam	RDRDV03057	Sanering Blackspot Kreekhuizenlaan - Grote Kreek/ Reyerdijk	VV	281.500
Rotterdam	RDRDV03062	Blackspot Schiekade-Teilingerstraat	VV	54.500
Rotterdam	RDRDV03061	Blackspot Zuiderparkweg - Slinge	VV	32.000
Rotterdam	RDRDV03065	30km/uur gebied Stadsdriehoek Laurenskwartier	VV	15.000
Rotterdam	RDRDW02618	Ontsluiting Nesselande 4e fase RDRDW02618	VMWS	1.000.000
Totaal Rotterdam				**7.992.962**
Schiedam	SCSCC02756	Stedelijke distributie Schiedam (QWRV) SCSCC02756	VMWS	72.000
Schiedam	SCSCC02903	Verbeteren functioneren verkeersregelcentrale 42B (BB) verkeerscamera's Sch	VMWS	42.000
Schiedam	SCSCV01462	Fietspad Nieuw Mathenessestraat SCSCV01462	VV	857.000
Schiedam	SCSCv03016	Verkeersveiligheid rotonde Nieuwlandplein	VV	190.000
Schiedam	SCSCV02180	Verkeerseducatie 2008 SCSCV02180	VV	2.506
Schiedam	SCSCH03070	Haltetoegankelijkheid Schiedam 2015	OV	10.000
Schiedam	16FSC0090	Fietspad Poldervaartroute viaduct Hoekselijn	FKM	
Schiedam	16FSC0122	Asfalteren fietspad s' Gravelandseweg zuid - route 414	FKM	116.000
Totaal Schiedam				**1.289.506**
Vlaardingen	VLVLO03068	Haltetoegankelijkheid Vlaardingen 2015 VLVLH03068	OV	200.000
Vlaardingen	VLVLE03069	Verkeerseducatie Vlaardingen 2015 VLVLE03069	VV	5.000
Vlaardingen	16WVL0052	Spoorkruising Marathonweg	VMWS	5.450.000
Vlaardingen	VLVLF03075	Fietsverbinding Vulcaanweg (RTD-BBV-036)	FKM	1.352.480
Vlaardingen	16WVL0053	Verbetering knooppunt Vijfsluizen (RTD-BBV-018)	VMWS	7.757.500
Totaal Vlaardingen				**14.764.980**
Westvoorne	WVWVE02834	Verkeersleerkracht Westvoorne WVWVE02834	VV	6.500
Totaal Westvoorne				**6.500**
De Verkeersonderneming		Beter Benutten Vervolg, diversen	VMWS	4.518.759
De Verkeersonderneming	SRVOX	Beter Benutten, diversen	VMWS	1.560.295
Totaal De Verkeersonderneming				**6.079.054**
Havenbedrijf Rotterdam	16WHA0067	Ombouw kruispunt N218 (Stenen Baakplein) (RTD-BBV-012)	VMWS	2.300.000
Havenbedrijf Rotterdam	HBHBO03060	Ponton Willemsbrug	OV	800.000
Havenbedrijf Rotterdam	16FHA0142	Fietsmaatregelen havengebied (RTD-BBV-021)	OV	971.500
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				**4.071.500**
ProRail	SRSRP02593	Fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten (3e t	FKM	277.000
ProRail	SRSRP02717	ProRail VAT-kst fietsenstalling R'dam Alexander SR	FKM	50.000
ProRail	SRSRP02807	Fietsparkeervoorz. bij OV knooppunt (4e tranche) S	FKM	374.500
Totaal ProRail				**701.500**
Provincie Zuid-Holland	ZHLAF01964	Fietsroute Noordeindseweg ZHLAF01964	FKM	500.000
Provincie Zuid-Holland	ZHZHM02436	N57/N218 ongelijkvloerse kruising ZHZHM02436	VMWS	1.994.600
Provincie Zuid-Holland	ZHZHD03004	42B verb. funct. verk.centrales syst.kopp. PZH BB	VMWS	54.500
Totaal Provincie Zuid-Holland				**2.549.100**

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
RET NV	RERDO02275	Tramplus Ridderkerklijn RERDO02275	OV	514.625
RET NV	REREM02762	Stadstram voorfinanciering engineering	OV	174.200
RET NV	REREM03011	Toegankelijke tramhaltes Huygensstraat	OV	391.000
RET NV	REREM03014	Toegankelijke tramhaltes Wilgenplas - Teldersweg	OV	3.155.500
RET NV	REREM03015	Toegankelijke tramhaltes Heer Bokelweg	OV	354.000
RET NV	REREM03028	Toegankelijke tramhaltes 's-Gravenweg - Essenlaan	OV	100.250
RET NV	REREM03084	Toegankelijke tramhaltes Pompenburg	OV	127.000
RET NV	REREM03085	Toegankelijke tramhaltes 's-Gravenweg - Burgemeester Oudlaan	OV	129.750
RET NV		Toegankelijke tramhaltes Vlietlaan	OV	182.250
RET NV	REREO02830	Doorstr. OV: proef rijtijdverk. 21/24 REREO02830	OV	257.750
RET NV	REREO03056	Voorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt	OV	175.000
RET NV	REREO03079	Verbetering van de doorstroming van trams bij de passage van het Hofplein (BE	OV	477.000
RET NV	REREO03083	OV-Fiets Rotterdam	OV	164.750
RET NV	REREW03079	verbeteren doorstroming trams passage Hofplein	OV	477.000
RET NV	16ORE0015	Voorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt fase 2	OV	229.750
RET NV	16ORE0029	Aanpassen uitgangen metrostation Dijkzigt	OV	2.345.250
RET NV	16TRE0030	Toegankelijke tramhaltes Van den Hoonaardstraat	OV	238.000
RET NV	16ORE0049	Toegankelijke tramhaltes Van Vollenhovestraat	OV	250.500
Totaal RET NV				**9.743.575**
Rijkswaterstaat Z-H	RWRWR02893	P+R verw.syst. afk. B&O RWRWR02893	FKM	1.848.000
Rijkswaterstaat Z-H	RWRWR02894	P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894	FKM	1.848.500
Rijkswaterstaat Z-H	RWRWD03081	Incidentmanagement (BB43)	FKM	190.500
Totaal Rijkswaterstaat Z-H				**3.887.000**
Waterschap Hollandse Delta		Aanschaf displays	VMWS	10.500
Waterschap Hollandse Delta	HDHDD03013	Beter Benutten maatregel 37C en 42B (BB)	VMWS	37.000
Totaal Waterschap Hollandse Delta				**47.500**
Bleizo	SRSRW02485	Laan van Mathenesse SRSRW02485	VMWS	300.000
Diverse opdrachtnemers	SRSRE	BOB, verkeerseducatie, etc.	VV	600
Sportservice Zuid-Holland	16EMR0022	IVA-BOB sport 2016	VV	3.150
Gemeente Zwijndrecht	ZWZWF02733	Fietsverbinding Brugweg (F16) ZWZWF02733	FKM	120.000
TU Delft	16FDE0173	Pieken in de fietsintensiteiten Jaffalaan (HGL-BBV 009)	FKM	2.134.828
NBd Nationale Bewegwijzeringsdienst	16FDN0088	Bewegwijzering F16	FKM	9.000
NBd Nationale Bewegwijzeringsdienst	SRSRF03018	Bewegwijzering F16	FKM	3.146
Openstaande verplichtingen kleine projecten SR				**56.615.752**

Bijlage B3 Aanmeldingen

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

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

Aanvrager	Datum aanmel	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Albrandsw aard	dec-15	Realiseren fietsstraat Hoogvlietse Kerkw eg	FKM	250.000	125.000	125.000				
Albrandsw aard	dec-15	Educatie en Infra verkeersveilige Schoolomgeving	VV	125.000	62.500	62.500				
Albrandsw aard	dec-15	30 km/h-zone Welhoeksedijk in Poortugaal	VV	100.000	50.000	50.000				
Albrandsw aard	dec-15	30 km/h-zone Valkensteyn in Poortugaal	VV	100.000	50.000	50.000				
Albrandsw aard	apr-15	Schoolroute Rotonde Albrandw aardsew eg- Albrandsw aardsedijk	VV	80.000	40.000	40.000				
Totaal Albrandsw aard					**327.500**	**327.500**	**-**	**-**	**-**	**-**
Barendrecht	dec-15	Verkeerseducatie Barendrecht 2017, 2018, 2019, 2020	VV	69.000	34.500	11.500	11.500	11.500		
Barendrecht	dec-15	P+R NS Station Barendrecht	FKM	580.000	290.000	145.000	145.000			
Barendrecht	dec-15	Fietsvoorzieningen noordoost/w est zijde NS station	FKM	750.000	750.000	750.000				
Barendrecht	dec-15	Snelfietsroute F16 Bedrijventerrein oost	FKM	300.000	100.000	100.000				
Totaal Barendrecht					**1.174.500**	**1.006.500**	**156.500**	**11.500**	**-**	**-**
Brielle	apr-15	30 km/u-zone Rochus Meeuw iszoonw eg	VV	355.000	6.250	6.250				
Brielle	apr-15	30 km/u-zone Slagveld	VV	250.000	2.500	2.500				
Totaal Brielle					**8.750**	**8.750**	**-**	**-**	**-**	**-**
Capelle aan den IJssel	apr-15	Fietsstalling metrohalte Slotlaan	FKM	21.000	21.000		21.000			
Capelle aan den IJssel	dec-15	Fietspad Slotlaan - nieuw e route	FKM	365.355	180.000	180.000				
Capelle aan den IJssel	dec-15	Kruispunt Rivierw eg - Fluiterlaan	VV	435.000	108.750	108.750				
Capelle aan den IJssel	dec-15	Kruispunt Rivierw eg - Reigerlaan	VV	871.000	217.750	217.750				
Capelle aan den IJssel	dec-15	Kruispunt Rivierw eg - Meeuw ensingel	VV	314.000	78.500	78.500				
Totaal Capelle aan den IJssel					**606.000**	**585.000**	**21.000**	**-**	**-**	**-**

Aanvrager	Datum aanmel	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Delft	december-09	Verkeerscirculatie TU-Noord Mijnbouw straat	VMWS	468.000	234.000				234.000	
Delft	december-09	Verkeerscirculatie TU-Noord Poortlandplein	VMWS	1.324.840	710.000				710.000	
Delft	maart-13	Fietsstroken Dijkhoornsew eg	FKM	60.000	30.000	30.000				
Delft	maart-14	Innovatief modulair fietsparkeren stationsgebied Delft 17a, b, f	FKM	3.865.000	1.913.336	1.913.336				
Delft	maart-14	Verbeteren autobew egw ijzering Delft (w estelijk deel)	VMWS	140.000	70.000	70.000				
Delft	december-15	Fietsstrook Havenstraat tegenrichting	FKM	70.000	35.000	35.000				
Delft	december-15	Verbeteren autobew egw ijzering Delft, deel 3, objectbew egw ijzering	VMWS	60.000	30.000	30.000				
Delft	december-16	Fietsstraat Abtw oudsew eg (BBV)	FKM	562.500	408.512	408.512				
Delft	december-16	Fietsstraat Zuideinde/ Hooikade (BBV)	FKM	320.000	232.398	232.398				
Delft	december-16	Beatrixlaan-Van Foreestw eg (BBV)	VMWS	1.100.000	798.869	798.869				
Delft	januari-17	restant gemeentelijke projecten		130.000	130.000	130.000				
Totaal Delft					**4.592.116**	**3.648.116**	**-**	**-**	**944.000**	**-**
Den Haag	juni-09	Kempstraat	VV	1.000.000	440.000	440.000				
Den Haag	februari-11	Schoolroutes en schoolomgeving, diverse lokaties cluster UVP12-13	VV	131.120	65.560	65.560				
Den Haag	juni-11	Willem de Zw ijgerlaan	VV	660.000	495.000			495.000		
Den Haag	februari-13	Vrijliggend fietspad Madesteinw eg	FKM	3.000.000	2.000.000	1.000.000	1.000.000			
Den Haag	maart-14	Herinrichting kruispunt Maartensdijklaan / Meppelw eg	VV	300.000	150.000	150.000				
Den Haag	april-14	Fietsvoorzieningen Stationsw eg en Wagenstraat (sterfietsroute Rijsw ijk)	FKM	1.500.000	750.000	375.000	375.000			
Den Haag	december-14	Kw aliteit fietspaden 2015 (cluster)	FKM	365.000	182.500	182.500				
Den Haag	december-15	Kinderen Anders Naar School (KANS) 2017	VV	10.000	5.000	5.000				
Den Haag	december-15	Biking 2 school 2017	VV	70.000	35.000	35.000				
Den Haag	maart-15	Fietsstroken Waalsdorperw eg	FKM	850.000	200.000	200.000				
Den Haag	juni-15	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	3.250.000	825.000		825.000			
Den Haag	december-15	Fietsvoorzieningen Scheveningsew eg	FKM	400.000	200.000	200.000				
Den Haag	december-15	Kw aliteit fietspaden	FKM	665.000	182.500	182.500				
Den Haag	december-15	Fietsvoorzieningen Benoordenhoutsew eg	FKM	1.000.000	200.000	200.000				
Den Haag	december-15	Fietsvoorzieningen Soestdijkseplein	FKM	2.200.000	750.000	750.000				
Den Haag	december-15	Fietsvoorzieningen spoorw egonderdoorgangen Binckhorstlaan	FKM	500.000	150.000	150.000				
Den Haag	januari-16	Schoolomgevingen 2016/2017	VV	287.000	143.500	143.500				
Den Haag	januari-16	Blackspot aanpak 2017	VV	400.000	200.000	200.000				
Den Haag	december-16	Viaductw eg (BBV)	FKM	500.000	363.122	363.122				
Den Haag	december-16	Hildebrandplein (BBV)	FKM	100.000	72.624	72.624				
Den Haag	december-16	JanThijssenw eg (Nieuw e Tolbrug – gemeentegrens Den Haag) (BBV)	FKM	120.000	87.149	87.149				
Den Haag	december-16	Westvlietw eg ter hoogte van Park Nabij (BBV)	FKM	150.000	108.937	108.937				
Den Haag	december-16	A4 / Laan van Delfvliet (deels inclusief BTW) (BBV)	VMWS	1.094.185	1.094.185	1.094.185				
Totaal Den Haag					**8.700.077**	**6.005.077**	**2.200.000**	**495.000**	**-**	**-**
Hellevoetsluis	dec-15	Schoolroute en oversteek Nelson Mandelalaan	VV	40.000	20.000	20.000				
Totaal Hellevoetsluis					**20.000**	**20.000**	**-**	**-**	**-**	**-**
Krimpen aan den Ijssel	dec-15	Herinrichting busstation en vergroting P+R (en nieuw e fietsenstalling)	FKM	300.000	187.500	187.500				
Totaal Krimpen aan den Ijssel					**187.500**	**187.500**	**-**	**-**	**-**	**-**
Lansingerland	dec-15	Fietsvoorzieningen Berkelsew eg - route 5	FKM	613.500	307.000	307.000				
Lansingerland	dec-15	Fietsparkeren Zoro busbaan	FKM	60.000	60.000	60.000				
Lansingerland	dec-15	Fietsparkeren metrostations Lansingerland	FKM	300.000	300.000	300.000				
Lansingerland	dec-15	Verkeerseducatie Lansingerland 2017	VV	13.000	6.500	6.500				
Lansingerland	dec-15	30 km/uur-zone Noordeindsew eg (Berkel)	VV	191.400	19.000	19.000				
Totaal Lansingerland					**692.500**	**692.500**	**-**	**-**	**-**	**-**

Aanvrager	Datum aanmel	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Leidschendam-Voorburg	februari-13	Verbindingsweg Stompwijk	VV	7.452.000	539.250			539.250		
Leidschendam-Voorburg	april-14	Fietspaden Mgr. Van Steelaan	FKM	150.000	75.000	75.000				
Leidschendam-Voorburg	april-16	Duurzaam veilig bij herinrichten Rembrandlaan	VV	100.000	50.000	50.000				
Leidschendam-Voorburg	april-16	Duurzaam veilig bij herinrichten Irenelaan	VV	100.000	50.000	50.000				
Leidschendam-Voorburg	april-16	Fietsroute langs de Vliet Fietsstraat (mog. BBV)	FKM	220.000	-	-				
Leidschendam-Voorburg	december-15	Fietsparkeren Randstadrail station Voorburg 't Loo	FKM	116.000	58.000	58.000				
Leidschendam-Voorburg	december-15	Fietsverbinding Weigelia	FKM	350.000	175.000		175.000			
Leidschendam-Voorburg	december-15	Verkeersmaatregelen Damplein	VV	100.000	50.000	50.000				
Leidschendam-Voorburg	december-15	Herinrichting Nieuwstraat te Leidschendam	VV	650.000	25.000	25.000				
Leidschendam-Voorburg		Restant gemeentelijke projecten		20.251	20.251	20.251				
Leidschendam-Voorburg	december-16	Vlietweg tussen de Broekweg en de De Ruyterstraat (BBV)	FKM	150.000	108.937	108.937				
Leidschendam-Voorburg	december-16	Vlietweg tussen de De Ruyterstraat en de Noordelijke Verbindingsweg (B	FKM	70.000	50.837	50.837				
Totaal Leidschendam-Voorburg					**1.202.275**	**488.025**	**175.000**	**539.250**	**-**	**-**
Maassluis	apr-15	Fietsstalling halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM	116.000	116.000	116.000				
Maassluis	apr-15	P+R halte Maassluis west Hoekse Lijn	FKM	83.000	83.000	83.000				
Maassluis	apr-15	P+R halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM	105.000	105.000	105.000				
Maassluis	apr-15	Verkeerseducatie Maassluis 2017, 2018	VV	30.000	15.000	7.500	7.500			
Totaal Maassluis					**319.000**	**311.500**	**7.500**	**-**	**-**	**-**
Midden-Delfland	maart-13	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	100.000	75.000	75.000				
Midden-Delfland	februari-14	Herinrichting Woudseweg tot 30km-weg	VV	650.000	325.000		325.000			
Midden-Delfland	maart-14	Fietspad A4	FKM	150.000	75.000	75.000				
Midden-Delfland	december-16	Sportvelden Schipluiden – A4 (BBV)	FKM	956.854	782.225	782.225				
Totaal Midden-Delfland					**1.257.225**	**932.225**	**325.000**	**-**	**-**	**-**
Nisseweard	dec-15	OV-knoop Voorne Putten	OV	1.562.000	1.171.500	1.171.500				
Nisseweard	dec-15	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nisseweard	VV	793.618	396.809	396.809				
Nisseweard	apr-15	Schoolomgeving Nisseweard 2017, 2018	VV	100.000	50.000	25.000	25.000			
Nisseweard	dec-15	Verkeerseducatie Nisseweard 2017, 2018	VV	54.000	27.000	13.500	13.500			
Totaal Nisseweard					**1.645.309**	**1.606.809**	**38.500**	**-**	**-**	**-**
Pijnacker-Nootdorp	maart-12	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	200.000	100.000		100.000			
Pijnacker-Nootdorp	september-13	Komkommerweg / Parallelweg overige maatregelen (fietsoversteek)	VV	1.200.000	800.000	400.000		400.000		
Pijnacker-Nootdorp	februari-14	Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	325.000	162.500	162.500				
Pijnacker-Nootdorp	februari-15	Verkeersveiligheidsplan Pijnacker-Nootdorp, maatregelen 2016 (cluster)	VV	120.000	90.000	90.000				
Pijnacker-Nootdorp	december-15	30 km/u- zone Berken- en Bomenbuurt	VV	750.000	110.279	110.279				
Pijnacker-Nootdorp	december-16	Hoogseweg (BBV)	FKM	750.000	544.683	544.683				
Totaal Pijnacker-Nootdorp					**1.807.462**	**1.307.462**	**100.000**	**400.000**	**-**	**-**
Ridderkerk	dec-15	Verkeerseducatie Ridderkerk 2017, 2018, 2019	VV	56.000	21.000	7.000	7.000	7.000		
Ridderkerk	dec-15	30 km/uur-zone Pruimendijk - Oostendam	VV	50.000	2.500	2.500				
Totaal Ridderkerk					**23.500**	**9.500**	**7.000**	**7.000**	**-**	**-**

Aanvrager	Datum aanmel	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Rijswijk	april-14	Sterroute 4 fiets in asfalt - Rembrandtkade deel 2	FKM	200.000	100.000	100.000				
Rijswijk	april-14	Sterroute 4 fiets in asfalt - Steenlaan	FKM	300.000	150.000	150.000				
Rijswijk	april-14	Verkeersveilige inrichting hoofdwegen Rijswijk B. Generaal Spoorlaan	VV	3.025.000	600.000	600.000				
Rijswijk	december-15	Fietspad Van Rijnweg t/m Beatrixlaan (RijswijkBuiten - Oude Zwethpad)	FKM	340.000	170.000				170.000	
Rijswijk	december-15	Fietspad Lange Kleiweg t/m fietstunnel spoor (RijswijkBuiten - Oude Zwet	FKM	340.000	170.000			170.000		
Rijswijk	december-15	Fietsstraat Kloosterlocatie (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten)	FKM	280.000	140.000		140.000			
Rijswijk	december-15	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten)fase 1 2	FKM	1.585.000	792.500	180.000		612.500		
Rijswijk	december-15	Fietstunnel fietspad Prinses Beatrixlaan - Lange Kleiweg (onder spoor)	FKM	4.300.000	2.150.000			2.150.000		
Rijswijk	juni-16	Lange Kleiweg verkeersveiligheid nabij sportterrein en AZC	VV	40.000	20.000	20.000				
Rijswijk	juni-16	Snelfietsroute BBV Naaldwijk-Wateringen-Rijswijk deel S.W.Churchilllaan	FKM	1.400.000	370.000	370.000				
Rijswijk	december-16	Delftweg (Broekmolenweg-Thijssenweg) (BBV)	FKM	2.500.000	2.043.740	2.043.740				
Rijswijk	december-16	Sir Winston Churchilllaan (2 projecten, check op vorober.kosten PZH) (BB	FKM	1.400.000	1.016.742	1.016.742				
Totaal Rijswijk					**7.722.983**	**4.480.483**	**140.000**	**2.932.500**	**170.000**	**-**
Rotterdam	apr-15	Schoolomgeving Rotterdam 2017	VV	150.000	75.000	75.000				
Rotterdam	apr-15	Blackspot Jonker Fransstraat - Admiraal De Ruijterweg	VV	580.000	290.000		290.000			
Rotterdam	apr-15	Blackspot Terbregseweg - Hoofdweg - Boszoom	VV	200.000	100.000	100.000				
Rotterdam	dec-15	Fietspad Krabbendijkestraat - nieuwe route (501A)	FKM	300.000	150.000	150.000				
Rotterdam	dec-15	Blackspot Korte Stadionweg	VV	750.000	375.000	375.000				
Rotterdam	dec-15	Verkeersveiligheid schoolomgeving Rotterdam 2017	VV	150.000	75.000	75.000				
Rotterdam	dec-15	Verkeerseducatie Rotterdam 2017	VV	300.000	150.000	150.000				
Rotterdam	dec-16	Fietspad verlengde Willemsbrug - route 488	FKM	335.000	167.500	167.500				
Rotterdam	dec-16	Fietspad Molgerdijk - route 479	FKM	25.000	10.000	10.000				
Rotterdam	dec-16	Fietspad Provenierssplein - Stationssingel - route 426	FKM	11.000.000	142.000	142.000				
Rotterdam	dec-16	Fietspad Eindstation Hoekselijn - route 8	FKM	104.000	52.000	52.000				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat	VV	275.000	137.500	137.500				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Heemraadssingel rotonde	VV	100.000	50.000	50.000				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Rooseveltweg-MLKingweg rotonde	VV	125.000	62.500	62.500				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Oudedijk-Willem Ruyslaan	VV	80.000	40.000	40.000				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Boszoom - Hoofdweg	VV	300.000	150.000	150.000				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Gordelweg	VV	125.000	62.500	62.500				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Schiedamseweg - Grote Visserijstraat	VV	151.151	75.000	75.000				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Dorpsweg - Wolphaertsbocht	VV	561.965	280.000	280.000				
Rotterdam	dec-16	Fietsparkeren OV-haltes	FKM	75.000	37.500	37.500				
Rotterdam	dec-16	Fietstrommels 2017	FKM	300.000	150.000	150.000				
Totaal Rotterdam					**2.631.500**	**2.341.500**	**290.000**	**-**	**-**	**-**

Aanvrager	Datum aanmel	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Schiedam	apr-15	Fietspad Beatrixlaan - route 412	FKM	407.000	203.500	203.500				
Schiedam	apr-15	Fietspad Schiedamsew eg - route 413	FKM	723.000	362.000	362.000				
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Rotterdamsedijk - route 08	FKM	450.000	113.000			113.000		
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Horvathw eg - route 415	FKM	326.000	82.000		82.000			
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	485.000	121.250		121.250			
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Nieuw e Damlaan - route 411	FKM	790.000	198.000		198.000			
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Vlaardingerdijk - route 08	FKM	600.000	150.000	150.000				
Schiedam	apr-15	Rotonde Lange Nieuw straat - Oranjestraat	VV	440.000	220.000		220.000			
Schiedam	apr-15	Rotonde Westfrankelandsedijk - Admiraal De Ruyterstraat	VV	585.000	293.000		293.000			
Schiedam	apr-15	Blackspot Nieuw e Damlaan - Mgr. Nolenslaan	VV	90.000	45.000	45.000				
Schiedam	apr-15	Schoolomgeving Schiedam 2017, 2018, 2019	VV	240.000	120.000	40.000	40.000	40.000		
Schiedam	apr-15	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkw eg	VV	160.000	80.000	80.000				
Schiedam	apr-15	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	VV	130.000	65.000	65.000				
Schiedam	apr-15	Rotonde Laan van Bol's - Van Beethovenlaan	VV	302.000	151.000	151.000				
Schiedam	dec-15	Fietspad Koemarkt - route 8	FKM	450.000	125.000		125.000			
Totaal Schiedam					**2.328.750**	**1.096.500**	**1.079.250**	**153.000**	**-**	**-**
Vlaardingen	dec-15	Verkeerseducatie Vlaardingen 2017, 2018, 2019	VV	60.000	30.000	10.000	10.000	10.000		
Vlaardingen	dec-15	Verleggen fietspad Marathonw eg bij BP	VV	224.000	112.000	112.000				
Vlaardingen	jun-15	Overige maatregelen Marathonw eg	VMWS	1.850.000	1.850.000	1.850.000				
Vlaardingen	jun-15	Fietspaden recreatiegebied Noordoever	FKM	800.000	800.000	800.000				
Totaal Vlaardingen					**2.792.000**	**2.772.000**	**10.000**	**10.000**	**-**	**-**
Wassenaar	juni-09	Inrichten 60 km/u w egen	VV	232.000	50.000	50.000				
Wassenaar	juni-11	Sluipverkeer Kerkehout/Kokhoornlaan	VMWS	400.000	200.000	200.000				
Wassenaar	juli-11	Asfalteren Storm van 's Gravesandew eg	VV	350.000	145.000	145.000				
Wassenaar	mei-12	Fietsoversteek Hogeboomsew eg/Jaagpad	FKM	50.000	25.000	25.000				
Wassenaar	februari-15	Inrichten veilige schoolzones (cluster)	VV	141.800	97.196	97.196				
Totaal Wassenaar					**517.196**	**517.196**	**-**	**-**	**-**	**-**
Westland	april-10	Poelzone, fietsbruggen (Vlotw atering) (cluster)	FKM	674.882	337.441	337.441				
Westland	februari-12	School-thuisroute Arckelw eg	VV	300.000	150.000	150.000				
Westland	februari-12	Fietsvoorzieningen Lange Kruisw eg	VV	1.008.000	504.000	504.000				
Westland	maart-13	2e Verkeersontsluiting bedrijventerrein Teylingen te 's-Gravenzande	VV	1.225.000	612.500	612.500				
Westland	maart-13	Verkeersmaatregelen Boomaw atering (cluster)	VV	2.569.163	499.803	499.803				
Westland	maart-14	Aanleg rotonde kruising Haagw eg / Molenw eg	VV	1.260.000	945.000	945.000				
Westland	maart-14	N223-Noordlierw eg/Oostbuurtsew eg, incl. verbreding Noordlierw eg	VV	630.000	315.000	315.000				
Westland	maart-14	Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan	VV	909.000	454.500	454.500				
Westland	april-14	School-thuisroute 3e fase (Cluster)	VV	604.303	134.211	134.211				
Westland	maart-15	Bochtverbreding en aanleg uitw ijkstroken Noordlierw eg	VV	650.000	325.000	325.000				
Westland	december-15	School thuis route (cluster 4)	VV	700.000	350.000	350.000				
Westland	december-15	Aanpassingen kruispunt Kruisbroekw eg / Kruisw eg	VV	220.000	165.000	165.000				
Westland	december-16	Middel Broekw eg (BBV)	FKM	1.750.000	1.111.237	1.111.237				
Totaal Westland					**5.903.692**	**5.903.692**	**-**	**-**	**-**	**-**

Aanvrager	Datum aanmel	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Westvoorne	dec-15	30km/uur-zone dorpscentrum Oostvoorne	VV	-	12.500	12.500				
Totaal Westvoorne					**12.500**	**12.500**	**-**	**-**	**-**	**-**
Zoetermeer	mei-10	Ontsluitingsweg Nutricia	VV	200.000	100.000		100.000			
Zoetermeer	april-13	Kruising Van Aalstlaan / Dumeelaan / Gaardedreef	VV	100.000	75.000	75.000				
Zoetermeer	april-13	Reconstructie schoolomgeving Annie M.G. Schmidtschool aan de Nescioh	VV	200.000	100.000	100.000				
Zoetermeer	maart-14	Maatregelen actieplan verkeersveiligheid/toplocaties fietsongevallen	VV	60.000	30.000	30.000				
Zoetermeer	april-14	Aanpassen fietspaden rotonde Van Stolberglaan/ Paltelaan	FKM	400.000	200.000	200.000				
Zoetermeer	oktober-14	Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg)	VMWS	450.000	300.000	300.000				
Zoetermeer	april-15	1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden	FKM	94.000	47.000	47.000				
Zoetermeer	april-15	Aanpassen fietsoversteek 3e Stationsstraat/Pigmentsingel	FKM	80.000	40.000	40.000				
Zoetermeer	april-15	Afronden project bromfietsers op de rijbaan	FKM	50.000	25.000	25.000				
Zoetermeer	december-15	Reconstructie Franklinstraat-Wattstraat	VV	190.000	95.000	95.000				
Zoetermeer	december-15	Verhoogde fiets en voetgangersoversteken (attentieverhoging)	VV	300.000	150.000	150.000				
Zoetermeer	december-15	Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat)	FKM	75.000	37.500	37.500				
Zoetermeer	december-15	Rondje Meerpolder	FKM	250.000	125.000	125.000				
Zoetermeer		Restant gemeentelijke projecten		-	-	-				
Zoetermeer	december-16	Oversteek fietspad over Natuursteenlaan/ Scheglaan /Lansingpad (BBV)	FKM	550.000	399.434	399.434				
Zoetermeer	december-16	Berkelseweg Tussen Katwijkerlaan en Oostweg, 4e Stationsstraat/ Edelst	FKM	400.000	290.498	290.498				
Zoetermeer	december-16	RandstadRailhalte Stadhuis	OV	3.500.000	1.753.000	1.753.000				
Zoetermeer	januari-17	Inrichten schoolzones	VV	200.000	100.000	100.000				
Zoetermeer	januari-17	Verkeersveiligheid winkelcentra	VV	150.000	75.000	75.000				
Totaal Zoetermeer					**3.942.432**	**3.842.432**	**100.000**	**-**	**-**	**-**
Prorail	december-15	Fietsparkeren NS station Moerwijk	FKM	121.000	60.500	60.500				
Prorail	december-15	Fietsparkeren NS station Rijswijk	FKM	849.000	424.500		424.500			
Prorail	december-15	Fietsparkeren NS station Ypenburg	FKM	412.000	206.000			206.000		
Prorail	december-15	Fietsparkeren NS station Zoetermeer oost	FKM	289.000	144.500				144.500	
Prorail	dec-15	Fietsparkeren NS station Rotterdam-Alexander	FKM	1.500.000	750.000		750.000			
Prorail	dec-15	Fietsparkeren NS station Schiedam	FKM	300.000	150.000	150.000				
Totaal Prorail					**1.735.500**	**210.500**	**1.174.500**	**206.000**	**144.500**	**-**
Provincie Zuid-Holland	januari-12	DVM Zuidvleugel Maatregelen Operationeel Verkeersmanagement BB27b	VMWS	312.297	143.683	143.683				
Provincie Zuid-Holland	jun-12	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	8.800.000	1.147.375	1.147.375				
Provincie Zuid-Holland	maart-14	Sterroute Voorburg/CBS	FKM	780.000	390.000	390.000				
Provincie Zuid-Holland	december-16	Kleijhoogt (BBV)	FKM	250.000	181.561	181.561				
Provincie Zuid-Holland	december-16	Pieter Bregmanlaan (BBV)	FKM	1.000.000	726.244	726.244				
Provincie Zuid-Holland	december-16	Verlengde Velostrada	FKM	4.500.000	860.000		860.000			
Provincie Zuid-Holland	december-16	Snelfietsroute Rotterdam-Gouda	FKM	4.700.000	500.000		500.000			
Provincie Zuid-Holland	december-16	Snelfietsroute F15 Ijsselmonde	FKM	5.500.000	500.000		500.000			
Provincie Zuid-Holland	december-16	Middel Broekweg (BBV, zie ook Westland)	FKM	1.750.000	319.382	319.382				
Totaal Provincie Zuid-Holland					**4.768.245**	**2.908.245**	**1.860.000**	**-**	**-**	**-**
RWS	mei-12	DVM Zuidvleugel BermDRIP's RWS (BB27b2)	VMWS		249.622	249.622				
RWS	jan-12	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg	VMWS	1.888.962	1.358.023	1.358.023				
Totaal RWS					**1.607.645**	**1.607.645**	**-**	**-**	**-**	**-**
Hoogheemraadschap Rijnland	december-15	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder	FKM	3.200.000	540.000	540.000				
Totaal Hoogheemraadschap Rijnland					**540.000**	**540.000**	**-**	**-**	**-**	**-**

Aanvrager	Datum aanmel	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Leiden	december-16	Plesmanlaan noordzijde/Bio Science Park (BBV)	FKM	2.000.000	1.452.489	1.452.489				
Leiden	december-16	Stimuleren E-fiets Leiden (BBV)	FKM	200.000	90.498	90.498				
Leiden	december-16	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (BBV)	OV	3.295.093	1.490.993	1.490.993				
Leiden	december-16	Deelfietssysteem Biosciencepark (BBV)	FKM	230.000	104.000	104.000				
Totaal Leiden					**3.137.980**	**3.137.980**	**-**	**-**	**-**	**-**
RET	december-16	Extra lift metrostation Vijfsluizen	OV	360.000	360.000	360.000				
Totaal RET					**360.000**	**360.000**	**-**	**-**	**-**	**-**
HTM/Rijswijk	december-16	Twee toegankelijke perrons Delftweg	OV	400.000	400.000	400.000				
Totaal HTM/Rijswijk					**400.000**	**400.000**	**-**	**-**	**-**	**-**
MRDH		Programma kleine projecten (*)			22.125.750		22.125.750			
MRDH	nov-15	Bleizo HOV-baan	OV	2.900.000	2.900.000		2.900.000			
MRDH	dec-16	Toegankelijkheid OV (stadstram) SR	OV	640.000	640.000	640.000				
MRDH	dec-16	Gereserveerde projecten haltetoegankelijkheid SGH	OV	900.000	900.000	900.000				
MRDH	dec-16	Verkeerseducatie MRDH 2017, 2018	VV	1.670.000	1.670.000	300.000	1.370.000			
MRDH	dec-16	Gereserveerde projecten Verkeersveiligheid	VV	300.417	294.502	294.502				
MRDH	dec-16	Gereserveerde projecten Fiets- en ketenmobiliteit	FKM	1.294.574	647.287	647.287				
MRDH	dec-16	Gereserveerde projecten DVM	VMWS	1.920.601	1.920.601	1.920.601				
MRDH	dec-16	ITS (BBV HGL)	VMWS	6.000.000	6.000.000	3.000.000	3.000.000			
MRDH	dec-16	Gedragsmaatregelen fiets (BBV HGL)	VMWS	600.000	401.045	401.045				
MRDH	dec-16	Gebieds-en werkgeversaanpak (BBV HGL)	VMWS	2.500.000	1.426.000	1.426.000				
MRDH	dec-16	Logistieke efficiency goederentransport (BBV HGL)	VMWS	238.000	118.000	118.000				
MRDH	dec-16	Beter Benutten Vervolg Stadsregio Rotterdam, zie bijlage C	VMWS	133.417.580	83.671.040	41.835.520	41.835.520			
Totaal MRDH					**122.714.225**	**51.482.955**	**71.231.270**	**-**	**-**	**-**
Eindtotaal					**183.678.362**	**98.750.092**	**78.915.520**	**4.754.250**	**1.258.500**	**-**

(*) € 30.000.000 minus samenwerkingsprojecten, verkeerseducatie MRDH, Bleizo HOV-baan, en al voor 2018 opgenomen SR-aanmeldingen

Bijlage B4 Afgesloten projecten 2016

In 2016 is een groot aantal projecten gerealiseerd en financieel afgesloten. De aan gemeenten vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. Het is mogelijk dat hierbij projecten staan die ook nog bij de lopende verplichtingen zijn vermeld. Dat komt voor wanneer de vaststelling eind 2016 heeft plaatsgevonden, maar de eindfactuur nog niet is betaald.

Aanvrager	Project
Gemeente Albrandswaard	Aanp. route buslijn182 ALALO02825
Gemeente Barendrecht	DVM ZuidVleugel VRI onderligg. wegennet 37c (BB) 1e
Gemeente Barendrecht	Fiets in de Keten B'drecht 2014 BDBDK02891
Gemeente Barendrecht	Fietspad Oude Maaspad BDBDF02867
Gemeente Barendrecht	Verb. funct. verk.reg.centr. 42B (BB) B'drecht BDB
Gemeente Barendrecht	Verkeerseducatie Barendrecht 2015
Gemeente Capelle aan den IJssel	Extra objectcamera BB maatregel 46
Gemeente Capelle aan den IJssel	Haltetoeg.Capelle a/d Ijssel CYCYH02855
Gemeente Capelle aan den IJssel	Haltetoegankelijkheid bushalten De Linie de Duikerlaan
Gemeente Capelle aan den IJssel	Optimalisatie Algeracorridor fase 2 (BB) CYCYD0288
Gemeente Capelle aan den IJssel	Verb. funct. verk.reg.centr. (bb37C) en opt. Algeracorridor (BB46)
Gemeente Capelle aan den IJssel	Verk.camera's Capelle, Beter benutten maatreg. 42B
Gemeente Delft	abriwerkzaamheden halte Nwe Plantage in Delft
Gemeente Delft	Fietsaansluiting en fietsoversteek Vulcanusweg
Gemeente Delft	Fietspad Rotterdamseweg ts Polweg en Jaffalaan
Gemeente Delft	Kleine fietsveiligheidsmaatregelen
Gemeente Delft	Manangementproject Stedelijke Distributie
Gemeente Delft	Uitbreiden fietsenstalling Coenderpark
Gemeente Delft	Verbeteren autobewegwijzering
Gemeente Delft	Verhoogde zebra Vrijheidslaan
Gemeente Den Haag - DSO	Haagse stadsfiets
Gemeente Den Haag - DSO	Stedelijke Distributie Den Haag BB40
Gemeente Den Haag - DSO	subsidie Biking2Skool 2014 en 2015
Gemeente Den Haag - DSO	subsidie KANS 2014 en 2015
Gemeente Den Haag - DSO	subsidie SP-verkeersparcours 2014 & 2015
Gemeente Den Haag - DSO	subsidie VLF 2014 en 2015
Gemeente Den Haag - DSO	Verb. verk.veiligh. kp Molenweg met B'kade D'kade
Gemeente Den Haag - DSO	Wisseling snelheidsdisplays
Gemeente Den Haag - DSB	aanpass. lijn 9 Wouwermanstraat - Vredenrust 2016
Gemeente Den Haag - DSB	aanpassen keerlus Madurodam slot 2016
Gemeente Den Haag - DSB	Diverse kleine scopewijziginen
Gemeente Den Haag - DSB	Fietspad spoortunnel Hildebrandplein
Gemeente Den Haag - DSB	Fietsparkeren binnenstad DH - fietsenstalling Veerkade
Gemeente Den Haag - DSB	Fietsproject "Fietsroute Grote Marktstraat"
Gemeente Den Haag - DSB	Fietsvoorzieningen smalle deel Javastraat
Gemeente Den Haag - DSB	Handhaven Fietsdepot vanaf 2015
Gemeente Den Haag - DSB	Herinrichting Beeklaan
Gemeente Den Haag - DSB	Herinrichting kruispunt Valkenboslaan-Weimarstraat
Gemeente Den Haag - DSB	knooppuntontwikkeling DHC - fietsparkeren deel 1
Gemeente Den Haag - DSB	Kwaliteit fietspaden 2012 deel N
Gemeente Den Haag - DSB	Neherkade einddeclaratie
Gemeente Den Haag - DSB	Opt. kruisingen OWN-Aansluiting A12/Voorburg
Gemeente Den Haag - DSB	OV doorstroming VRI's / wegprofielen Den Haag
Gemeente Den Haag - DSB	plaatsing E-laadvoorzieningen in Haaglanden (C-Z)
Gemeente Den Haag - DSB	Schoolroutes en schoolomgeving Fahrenheitstraat UVP10-11
Gemeente Den Haag - DSB	subsidie lijn 15 deel Den Haag en Pijnacker deel 2
Gemeente Den Haag - DSB	subsidie lijn 9 Vrederust - deel Fruitweg
Gemeente Den Haag - DSB	Uitfasering oude abri's
Gemeente Den Haag - DSB	Uitvoering lijn 9 deelprj. CS-Rijnstraat

Aanvrager	Project
Gemeente Den Haag - DSB	Verbetering schoolomgeving Den haag (UVP 14/15)
Gemeente Den Haag	Plaatsing advertentie over "OV steeds beter"
Gemeente Den Haag	Fietsparkeren binnenstad Den Haag
Gemeente Hellevoetsluis	Toegankelijkheid Halteplaatsen 2015 HEHEH03019
Gemeente Krimpen a/d IJssel	Verb. funct. verk.reg.centr.afkoop B&O BB maatregel 37C en 42B
Gemeente Lansingerland	30km/u-zone Sterrenweg
Gemeente Lansingerland	Fietsparkeervoorziening OV haltes Lansingerland LA
Gemeente Lansingerland	Fietsparkeren westpolder fase 3 (QWRV)LALAK02853
Gemeente Lansingerland	E-Biketraining Lansingerland
Gemeente Maassluis	Bushaltetoegankelijkheid 2015
Gemeente Maassluis	Verkeerseducatie Maassluis 2015
Gemeente Midden-Delfland	Fietssuggestiestroken Veenakkerweg (Den Hoorn)
Gemeente Midden-Delfland	OV-halte lijn 37 Heerenesse
Gemeente Midden-Delfland	Verkeersmaatregelen doorgaande route 2007
Gemeente Midden-Delfland	Verkeersveiligheidsprojecten gedragsbeinvloeding 2009
Gemeente Midden-Delfland	Verkeersveiligheidsprojecten gedragsbeinvloeding 2008
Gemeente Nissewaard	Verb. funct. verk.reg.centr. 42B (BB), verk.camera
Gemeente Nissewaard	Verkeerseducatie 2014 Spijkenisse SPSPE02858
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Bordbusters "De scholen zijn weer begonnen" 2016
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Campagneborden verkeersveiligheid
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Fietspaden Ruyven-Zuidpolder
Gemeente Ridderkerk	Fietsvoorz. Rijnsingel-Kievitsweg - route 9 RIRIF02859
Gemeente Ridderkerk	Haltetoegankelijkheid 2011 RIRIH02546
Gemeente Ridderkerk	Haltetoegankelijkheid Ridderkerk 2015
Gemeente Ridderkerk	Reconstructie kruispunt Donkerslootweg-Vlietlaan -route 03/497
Gemeente Ridderkerk	Verkeerseducatie Ridderkerk 2015
Gemeente Rijswijk	30 km-zone Stationskwartier
Gemeente Rijswijk	DVM Zuidvleugel : netwerkoptimalisatie
Gemeente Rijswijk	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Rijswijk
Gemeente Rijswijk	Fietspad S.W. Churchilllaan
Gemeente Rijswijk	Fietspad 't Haantje
Gemeente Rijswijk	OV bushaltes Rijswijkcluster 2013/2014 fase IV
Gemeente Rijswijk	Oversteekplaats L. Kleiweg - Visseringln
Gemeente Rijswijk	Reconstructie Haagweg, Herenstraat
Gemeente Rijswijk	Uitbreiding fietsenstallingen Rijswijk
Gemeente Rijswijk	Uitbreiding fietsparkeercapaciteit woongebieden
Gemeente Rijswijk	Verbreding Beatrixlaan + fietspad
Gemeente Rijswijk	Verkeerseducatie
Gemeente Rijswijk	Verkeerseducatie 2013c
Gemeente Rotterdam	3 Blackspots Hillelaan RDRDV01904
Gemeente Rotterdam	Aanleg ventweg Vierhavenstraat RDRDW02695
Gemeente Rotterdam	Blackspot 2e Rosestraat - Colosseumweg RDRDV02878
Gemeente Rotterdam	Blackspot Groene Kruisweg RDRDV02748
Gemeente Rotterdam	Blackspot Groeninx van Zoelenlaan- Akkeroord RDRDV02742
Gemeente Rotterdam	Blackspot Mathenessersijk - Mathenesserbrug - Math
Gemeente Rotterdam	Blackspot President Rooseveltweg-Marshallweg RDRDV
Gemeente Rotterdam	Blackspot Tienmorgenseweg - laan v. Nw Blankenbur
Gemeente Rotterdam	Doorstr. OV Str.w.-Ceintuurb. en adapt. RDRDO02845
Gemeente Rotterdam	Doorstroming OV maatregel 440 bushalte Rijnhaven (
Gemeente Rotterdam	Dynamische routebegeleiding 2e fase RDRDD02366
Gemeente Rotterdam	FidK, Meijersplein-Melanchtonweg-Bushalte Schelpwe
Gemeente Rotterdam	FidK, metrostation Pernis RDRDK02713
Gemeente Rotterdam	FidK, OV-haltes Oostpl. Eendr.pl. Dijkz, Leuveh. C
Gemeente Rotterdam	FidK, Willemsbrug-Prinsendam-Wilhelminaplein (BB)R

Aanvrager	Project
Gemeente Rotterdam	Fiets in de keten Kralingen-Crooswijk RDRDK02641
Gemeente Rotterdam	Fietsoversteken Kralingse Zoom (BB) RDRDF02839
Gemeente Rotterdam	Fietspad Crooswijkseweg - route 511RDRDF02881
Gemeente Rotterdam	Fietspad Groene Kruisweg (BB) RDRDF02837
Gemeente Rotterdam	Fietspad Maashaven o.z. (BB)
Gemeente Rotterdam	Fietspad Park 16-hoven Overschiese Kleiweg fase1 (
Gemeente Rotterdam	Fietspad Posthumalaan - route 5 RDRDF02729
Gemeente Rotterdam	Fietspad Rochussenstr. zuidzijde - route 420 RDRDF
Gemeente Rotterdam	Fietspad Stadionlaan- Sportlaan RDRDF02749
Gemeente Rotterdam	Fietspad Stieltjesplein (F16) RDRDF02726
Gemeente Rotterdam	Fietsparkeren metrostation Kralingse Zoom (BB) RDR
Gemeente Rotterdam	Fietsstraat Schulpweg (BB) RDRDF02840
Gemeente Rotterdam	Fietsstroken Jonker Fransstraat
Gemeente Rotterdam	Fietstrommels Rotterdam 2013 RDRDP02728
Gemeente Rotterdam	Fietsverbinding G.J. de Jonghweg RDRDF02842
Gemeente Rotterdam	Fietsverbinding Parkhaven
Gemeente Rotterdam	Haltetoegankelijkheid Beverwaardseweg RDRDH02684
Gemeente Rotterdam	Haltetoegankelijkheid Rotterdam 2015
Gemeente Rotterdam	Herinr busstation Rdam Alex. RDRDO02398
Gemeente Rotterdam	Inzet prj.onderst. BB 37C, 42B en 46
Gemeente Rotterdam	Molenvliet - route 484 RDRDF02875
Gemeente Rotterdam	Nieuwe bushaltes dienstregeling 2015 RDRDO03012
Gemeente Rotterdam	Open verkeersdata 44c (BB) RDRDD02816
Gemeente Rotterdam	P+R Kralingse Zoom RDRDM01098
Gemeente Rotterdam	Pettendijk BDU deel RDRDM02054
Gemeente Rotterdam	Pleinweg Zuidzijde - route 2
Gemeente Rotterdam	Realisatie keerlus Marconiplein SRSRM02590
Gemeente Rotterdam	Regelscenarios BB 37C, 42B en 46
Gemeente Rotterdam	Regionale P+R verwijzing RDRDC02577
Gemeente Rotterdam	Schakel Sydneystraat - Polderdwarsweg
Gemeente Rotterdam	Spinozaweg herprofileren en saneren blackspots RDR
Gemeente Rotterdam	Tekstdisplays, beter Benutten maatregel 46
Gemeente Rotterdam	Toegankelijke bushaltes ML Kingweg RDRDH02812
Gemeente Rotterdam	Uitv. Keizerswaard SRSRM02564
Gemeente Rotterdam	Verb. functioneren verkeerscentrales R'dam (BB-42A
Gemeente Rotterdam	Verbindingsspoor Marconiplein SRSRM02722
Gemeente Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2013 RDRDE02710
Gemeente Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2014 RDRDE02811
Gemeente Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2015
Gemeente Rotterdam	Verkenning stedenbaanstation Stadionpark (BB) RDRD
Gemeente Rotterdam	Vertragingskosten keerlus Marconiplein SRSRM02755
Gemeente Schiedam	Fietspad 's-Gravelandseweg-Schievestte (route 414)
Gemeente Schiedam	Fietspaden 's-Gravelandseweg-Noord SCSCF01479
Gemeente Schiedam	Fietsstalvoorzieningen 2008 SCSCP02138
Gemeente Schiedam	Ontsluiting P+R Schieveste fase 1 SCSCC02012
Gemeente Schiedam	Poldervaartroute (excl.A20 Passage) (BB) SCSCF0276
Gemeente Schiedam	Poldervaartroute A20 passage (BB) SCSCF02806
Gemeente Schiedam	Rotonde Nieuwlandplein SCSCV01914
Gemeente Schiedam	Tramplus Proveniersbrug + fietspad 's Gravelandsew
Gemeente Schiedam	Verbeteren functioneren verkeersregelcentrale maatregelen 37c en 42B
Gemeente Vlaardingen	37C/42B systeemkoppeling Vlaardingen
Gemeente Vlaardingen	42B Plaatsing camera's (BB)
Gemeente Vlaardingen	aanloopsubsidie 37C/ 42B en eenmalige kosten (BB)
Gemeente Vlaardingen	Haltetoegankelijkheid V'dingen 2014 VLVLH02873
Gemeente Vlaardingen	Haltetoegankelijkheid Vlaardingen 2013 VLVLH02740
Gemeente Vlaardingen	Schoolzones 2011 VLVLV02535
Gemeente Vlaardingen	Verb. funct. verk.centrales BB42 keerscenario
Gemeente Vlaardingen	Verkeerseducatie Vlaardingen 2014 VLVLE02872

Aanvrager	Project
Gemeente Wassenaar	Herinrichting Windlustweg
Gemeente Wassenaar	Inrichten veilige schoolzones
Gemeente Wassenaar	Kruispunt Zijdeweg - Wittenburgerweg
Gemeente Wassenaar	Verkeersregelinstallaties N44
Gemeente Wassenaar	Verkeersveilh. en bereikbaarh. Wassenaarseslag
Gemeente Wassenaar	Violierenweg-Ter Weerlaan
Gemeente Westland	Aanschaf en plaatsen van fietsklemmen bushalte Ambachtstraat- Gr. Woerdl.-Galgeweg Naaldwijk
Gemeente Westland	Poelzone, fietsbruggen fase 1a Vlotwateringbrug
Gemeente Westland	Poelzone, fietsbruggen fase 1b Brug bij de vispaaiplaats
Gemeente Westland	Poelzone, fietsbruggen fase 2a Duikers
Gemeente Westland	Poelzone, fietspad N211 - Groene schakel fase 2
Gemeente Westland	Poelzone, fietspad N211 Nw. Water fase 1a
Gemeente Westland	Reconstructie Middenzwet te Wateringen
Gemeente Westland	Rotonde Pijletuinenweg/ Middelbroekweg
Gemeente Westland	Rotonde Wateringveldsepolder
Gemeente Westland	Schoolthuisroute 2e fase Barendselaan / Voorstraat
Gemeente Westland	School-thuisroute 3e fase kruising Middelbroekweg- Zwethlaan
Gemeente Westland	Verk.maatreg. Boomawatering fase 5a Bochtverbreding Casembrootlaan 35
Gemeente Westland	verk.maatreg.Boomawatering fase 2 aanl. V.Ruijvenl
Gemeente Westvoorne	30km/u-zone Noordweg
Gemeente Zoetermeer	2e fase verwijderen obstakels in fietspaden/vervangen door fietsvriendelijke palen
Gemeente Zoetermeer	Aanpassen fietsoversteek Vaartdreef/Violiervaart
Gemeente Zoetermeer	aanpassen halte Zoetermeer CW/optimaliseren RR3&4
Gemeente Zoetermeer	Aanpassen Osylaan ter hoogte van het CKC
Gemeente Zoetermeer	Bebording pleinen Mandelabrug
Gemeente Zoetermeer	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Zoetermeer (QW)
Gemeente Zoetermeer	Dynamisch parkeer verwijssysteem Dorpstraat
Gemeente Zoetermeer	Fietsenst. tramh. RR Z'meer deel 1
Gemeente Zoetermeer	Fietsenstallingen bushalte zoetermeer
Gemeente Zoetermeer	Fietslessen groepen 4 en 6
Gemeente Zoetermeer	Fietsst. tramh. RR Z'meer Fietskl. OV-halte V'weg
Gemeente Zoetermeer	gebiedsaanpak Z'meer fietsnetwerk bedrijventerrein
Gemeente Zoetermeer	Kruising Amerikaweg - Vorstiusrode
Gemeente Zoetermeer	Kruising Schoolstr., V. Dieslaan, Clauslaan, Stolberglaan
Gemeente Zoetermeer	Verbeteren fietsparkeren Dorpsstraat
Gemeente Zoetermeer	Verwijderen of aanpassen obstakels in fietspaden

Bijlage C Projectenlijsten Beter Benutten Vervolg

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

De looptijd van het programma is tot eind 2017, met eventueel een kleine uitloop, mits door de Minister goedgekeurd.

BETER BENUTTEN VERVOLG HAAGLANDEN			investering excl BTW	Rijk 45,25%	MRDH	derden
HGL-BBV-001	Gebieds-en werkgeversaanpak	VMWS	€ 6.493.650	€ 2.922.143	€ 781.807	€ 2.789.700
HGL-BBV-002	Logistieke efficiency goederentransport	VMWS	€ 476.000	€ 210.000	€ 26.000	€ 240.000
HGL-BBV-004	Busplatform Den Haag Centraal	OV	€ 8.853.320	€ 4.006.027	€ 3.242.842	€ 1.604.451
HGL-BBV-005	P+R locaties	FKM	€ 16.510.200	€ 5.495.700	€ 1.584.000	€ 9.430.500
HGL-BBV-006/1	Snelfietsroute Midden-Delfland-Delft -Pijnacker-Zoetermeer	FKM	€ 4.869.354	€ 2.203.383	€ 1.143.016	€ 1.522.955
HGL-BBV-006/2	Snelfietsroute Leiden -Katwijk	FKM	€ 2.000.000	€ 904.977	€ -	€ 1.095.023
HGL-BBV-006/3	Snelfietsroute Naaldwijk-Wateringen-Rijswijk	FKM	€ 3.150.000	€ 1.425.339	€ 702.625	€ 1.022.036
HGL-BBV-006/4	Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag Spoorwijk	FKM	€ 600.000	€ 271.493	€ 164.253	€ 164.253
HGL-BBV-006/5	Snelfietsroute Vlietroute	FKM	€ 2.990.000	€ 1.352.941	€ 590.388	€ 1.046.671
	Snelfietsroutes, gedragsbeïnvloeding	FKM	€ 600.000	€ 271.493	€ 129.552	€ 198.955
HGL-BBV-007	Beatrixlaan-Van Foreestweg	VMWS	€ 1.100.000	€ 497.738	€ 301.131	€ 301.131
HGL-BBV-008	A4 / Laan van Delfviet (deels inclusief BTW, aangepast 18-8-2016)	VMWS	€ 1.094.185	€ 535.864	€ 558.320	€ -
HGL-BBV-009	Pieken in fietsintensiteiten Jaffalaan (incl. BTW)	FKM	€ 3.472.700	€ 1.571.357	€ 950.671	€ 950.671
HGL-BBV-010	Stimuleren E-fiets Leiden	FKM	€ 200.000	€ 90.498	€ -	€ 109.502
HGL-BBV-011	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp	OV	€ 3.295.093	€ 1.490.993	€ -	€ 1.804.100
HGL-BBV-013	Deelfietssysteem Biosciencepark	FKM	€ 230.000	€ 104.000	€ -	€ 126.000
HGL-BBV-020	ITS	VMWS	€ 9.132.231	€ 4.132.231	€ 5.000.000	€ -
Totaal			**€ 65.066.733**	**€ 27.486.179**	**€ 15.174.606**	**€ 22.405.948**
Gedragsbeïnvloeding (begrepen in de bovengenoemde budgetten)			***€ 2.105.000***	***€ 1.311.991***	***€ 484.552***	***€ 308.457***
	Clusterprogramma snelfietsroutes		*€ 600.000*	*€ 271.493*	*€ 129.552*	*€ 198.955*
	Verbeteren HOV verbinding Leiden-Leiderdorp		*€ 200.000*	*€ 200.000*	*€ -*	*€ -*
	Clusterprogramma PenR		*€ 505.000*	*€ 150.000*	*€ 355.000*	*€ -*
	Busplatform Den Haag Centraal		*€ 550.000*	*€ 550.000*	*€ -*	*€ -*
	Stimuleren E-fiets Leiden		*€ 200.000*	*€ 90.498*	*€ -*	*€ 109.502*
	Deelfietssysteem Biosciencepark		*€ 50.000*	*€ 50.000*	*€ -*	*€ -*
Indien het programma gedragsbeïnvloeding groter wordt, bespreken partijen hoe aanvullende finaciering geregeld kan worden						
Budgetten	**I&M inclusief ITS, exclusief BTW**			**€ 27.486.179**		
	MRDH				**€ 15.613.776**	
	Gereserveerd budget				*€ 11.000.000*	
	Extra budget, Bestuurscommissie 21 september 2016				*€ 2.190.130*	
	Agglonet (inzet van het restant voor busplatform)				*€ 2.423.646*	
	Regionale overheden, werkgevers en andere bronnen					**€ 22.405.948**
	Provincie en gemeenten					*€ 19.376.248*
	Werkgevers					*€ 3.029.700*

BETER BENUTTEN VERVOLG STADSREGIO ROTTERDAM

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

	RTD-BBV-009 Koepelplan Netwerkversterking: TOP LIJST	Bedragen x € 1.000,-			
	projectnaam	**Investering**	**I&M**	**MRDH**	**Derden**
	OV-knoop Rotterdam - Alexander	10.360	4.660	3.050	2.650
RTD-BBV-020	**Koppeling fiets BMR - BAR-route**	1.352	608	372	372
RTD-BBV-017	**Brielselaan - Doklaan**	1.793	806	493	494
RTD-BBV-016	**Centrumas Rotterdam**	3.515	1.570	950	995
RTD-BBV-021	**Fietsmaatregelen havengebied**	1.065	479	292	294
RTD-BBV-023	P+R Hoekselijn	1.058	476	291	291
	Fietsenstallingen bij OV	1.000	450	550	
RTD-BBV-018	**Vijfsluizen**	11.090	4.815	2.942	2.943
	totaal	**31.233**	**13.864**	**8.940**	**8.039**

	RTD-BBV-009 Koepelplan Netwerkversterking: GROSLIJST	Bedragen x € 1.000,-			
	projectnaam	**investering**	**I&M**	**MRDH**	**Derden**
RTD-BBV-032	**OV-knoop Blaak**	3.700	1.700	400	1.600
	Poldervaartroute	1.240	558	341	341
RTD-BBV-036	Vulcaanweg - Delflantsedijk	1.620	810	488	322
	Harmonielaan Barendrecht	3.500	1.530	765	1.205
	Sandelingenknoop A16	700	315		385
RTD-BBV-037	Brug Spijkenisserhaven	2.795	826	662	1.307
	CV en OV Maasvlakte	3.485	1.568	958	959
	CV en OV Waal/Eemhaven	997	449	274	274
	CAR-route Suurhoffbrug	3.850	1.733	1.059	1.059
	Personen water RDM-Heijplaat	224	93	56	75
	Westfrankenlandsedijk	1.062	478	292	292
	Fietsparkeren binnenstad	660	170		490
	Last mile havengebied	300	135	83	83
	aanlegsteiger watertaxi	115	75		40
	Station Schiedam centrum	1.500	675	825	
	metrostation Vijfsluizen	1.000	450	550	
	Watertaxi Schiedam	291	131	80	80
	totaal	**27.039**	**11.696**	**6.832**	**8.511**

Bijlage D Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

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

Projecten in de realisatie-, planstudie- en verkenningsfase

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving	Status januari 2017
OV	Realisatie	1	Ombouw Hoekse Lijn (A).	in uitvoering
OV	Realisatie	2	Eindhalte metrolijn E Den Haag Centraal (A).	gereed, financiele afronding
OV	Realisatie	3	Vervoersknoop BleiZo (F).	in uitvoering
OV	Realisatie	4	Aanleg tramlijn station Delft -TU Wijk (tram 19) (A).	in uitvoering
OV	Realisatie	5	Alexander (A).	in uitvoering, NOI nog niet
OV	Realisatie	6	Opwaarderen tramlijn 1 (Tanthof – Den Haag Centrum) (A).	projectbesluit medio 2017
OV	Realisatie	7	HOV-baan BleiZo (A).	uitvoering 2018
OV	Realisatie	8	Busstation Den Haag CS (F).	in uitvoering
OV	Planstudie	1	en capaciteit Rotterdam/Pijnacker (A).	projectbesluit maart 2017
OV	Planstudie	2	Verbetering OV-ontsluiting TU Wijk – Delft Zuid (F).	uitwerkingsfase, realisatie 2018
OV	Planstudie	3	Verbetering ontsluiting Rotterdam The Hague Airport op Meijersplein en in de richting van Delft/Rijswijk (F).	Afspraken over quick wins gemaakt, verkenning naar Mobility as a Service loopt, verbinding RTHA-Meijersplein onderdeel van marktplaats voor infrastructuur Verkeersonderneming en van fieldlab AVLM
OV	Planstudie	4	OV-ontsluiting en realisatie Station Stadionpark (A+F).	Rotterdam voert studie uit
OV	Planstudie	5	Opwaarderen tramlijn 1 (Den Haag Centrum – Scheveningen) (A).	projectbesluit medio 2017
OV	Planstudie	6	HOV-verbinding tram Norkfolkterrein Scheveningen (A).	verkenning gereed medio 2017
OV	Planstudie	7	Busstation Zuidplein (A).	
OV	Planstudie	8	Capaciteit stationsplein Hollands Spoor (A).	
OV	Verkenningen	1	Internationale Zone; ontsluiting Binckhorst (A).	gestart als Schaalsprong OV Den Haag 2040
OV	Verkenningen	2	verdeling capaciteit Willemspoortunnel op LT) (F).	
OV	Verkenningen	3	Visie op HOV Den Haag –Westland –Hoekse Lijn (A).	
OV	Verkenningen	4	Verbetering overstapstations Schiedam Centrum en Rijswijk (F).	
OV	Verkenningen	5	Verbetering HOV Rotterdam Zuid en Oeververbindingen Rotterdam (A).	gestart als OV Plan Rotterdam 2040
OV	Verkenningen	6	Programma Netwerk RandstadRail fase 2 (bredere tramvoertuigen en perrons) op lijnen 6, 12, 16 en 17 plus diverse capaciteitsknelpunten in centrum Den Haag (A).	besluit verkenning medio 2017
OV	Verkenningen	7	HOV Ridderkerk-Drechtsteden (R-net) (A)	Onderdeel PvE DAV-concessie PZH. Onderzoek naar voorkeursoplossing ter vervanging tramreservering samen met Ridderkerk in opstartfase
OV	Verkenningen	8	HOV-verbindingen Rotterdam Alexander–Zoetermeer, Rotterdam Alexander - Delft, Delft- Zoetermeer, lightrail Rotterdam Centrum - Zoetermeer (A).	gestart als Netwerkstudie Randstadrail Oostland
OV	Verkenningen	9	Station Schiedam Kethel (incl. tram) (F/A).	

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving	Status januari 2017
Auto	Realisatie	1	H6-weg Hoek van Holland.	
Auto	Realisatie	2	Aansluiting Vijfsluizen.	in uitvoering
Auto	Realisatie	3	A16 Rotterdam.	bijdrage in 2017
Auto	Realisatie	4	Blankenburgverbinding.	bijdrage in 2017
Auto	Realisatie	5	Rotterdamsebaan.	in uitvoering
Auto	Realisatie	6	Hooipolderweg.	in uitvoering
Auto	Realisatie	7	Steenen Baakplein.	in uitvoering
Auto	Realisatie	8	Verlengde Veilingroute (Lange Broekweg - Vlietpolderplein).	uitvoering medio 2018
Auto	Planstudie	1	N14.	Planuitwerking vanaf 2017
Auto	Planstudie	2	Noordwestelijke Hoofdroute Den Haag.	
Auto	Planstudie	3	Nieuw Reijerwaard (IJsselmondse knoop).	
Auto	Verkenningen	1	knelpunten uit de Wegenstudie Haaglanden, Gebiedsverkenning Westland, Wegenstudie stadsregio Rotterdam, MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag:	
Auto	Verkenningen	2	Capaciteitsuitbreiding aansluiting Zoetermeer A12.	
Auto	Verkenningen	3	Bereikbaarheid Voorne Putten en Havengebied.	Verkenning uitgevoerd, gesprek over vervolgacties loopt nog.
Auto	Verkenningen	4	Verbreding N57.	
Auto	Verkenningen	5	Aansluitingen A20 Maassluis-Vlaardingen.	Verkenning uitgevoerd.
Auto	Verkenningen	6	Ontsluiting Westland (centrale as en Bruinsmaknoop).	
Auto	Verkenningen	7	N209 bij Benthuizen verlengen richting N11.	
Auto	Verkenningen	8	Aansluitingen A15 en A29 inclusief capaciteit Ridderster West -> Noord.	
Auto	Verkenningen	9	Oeververbinding(en) Rotterdam en Krimpen (N210) (in relatie tot HBAC).	
Auto	Verkenningen	10	Doorstroming/leefbaarheid A44/N44 (tunnel Wassenaar?).	Wassenaar start verkenning in 2017
Auto	Verkenningen	11	Zuidelijke Randweg Den Haag (doorstroming op deze bundel).	Den Haag neemt het mee met kruising Erasmusweg
Fiets	Realisatie	1	Voor diverse kleine fietsprojecten die op stapel staan wordt verwezen naar het IPVa	
Fiets	Realisatie	2	Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	3	Leiden-Katwijk (zuid)	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	4	Verlengde Velostrada Leiden - Den Haag	uitvoering 2018
Fiets	Realisatie	5	Naaldwijk-Wateringen-Rijswijk-Den Haag	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	6	Binnenstad Den Haag-Spoorwijk-Rijswijk-Delft	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	7	Sterfietsroute Binnenstad-Wateringseveld-Wateringen	uitvoering 2018
Fiets	Realisatie	8	Ridderkerk)	uitvoering 2018
Fiets	Planstudie	1	Kruising A4 (exclusief kruising Vliet).	
Fiets	Verkenningen	1	Programma fietsverbindingen naar OV knooppunten	
Fiets	Verkenningen	2	Programma fietsenstallingen op OV-knooppunten.	
Fiets	Verkenningen	3	Programma fietsverbindingen, waaronder onderzoek naar relaties:	
Fiets	Verkenningen		• Binckhorst-Zoetermeer.	
Fiets	Verkenningen		• Leiden-Zoetermeer	
Fiets	Verkenningen		• Kruising Vliet van A4-route.	
Fiets	Verkenningen		• Delft – Rotterdam.	
Fiets	Verkenningen		• Vlaardingen – Rotterdam – Rotterdam Alexander.	
Fiets	Verkenningen		• Rotterdam Alexander – Lansingerland.	
Fiets	Verkenningen		• Kruising A20 (Hofpleinroute).	
Fiets	Verkenningen		• Hellevoetsluis – Rotterdam.	
Fiets	Verkenningen		• Kralingen – Rotterdam Zuid.	
Fiets	Verkenningen		• Hoek van Holland – Naaldwijk.	
Fiets	Verkenningen		• Naaldwijk – Vlaardingen.	
Fiets	Verkenningen		• Hoek van Holland – Den Haag (voornamelijk recreatief).	
Fiets	Verkenningen		• Hoek van Holland – Vlaardingen (voornamelijk recreatief).	
Fiets	Verkenningen		• Rotterdam.	

Bijlage E Afkortingenlijst

BDU	Brede Doeluitkering
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
OV	Openbaar Vervoer
P+R	Parkeer en Reis
RWS	Rijkswaterstaat
VAT-kosten	Kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
VV	Verkeersveiligheid

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
T.a.v. het dagelijks bestuur
Postbus 66
2501 CB Den Haag

Afdeling
Bestuurszaken, Informatievoorziening & Faciliteiten
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Karin Koemans
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Fax
(010) 800 40 01

Verzenddatum 18 mei 2017
Ons kenmerk U17.04642
Uw brief van

Onderwerp **Ontwerpbegroting 2018**

Geacht bestuur,

Op 22 maart ontvingen wij de ontwerpbegroting 2018 met het verzoek onze zienswijze kenbaar te maken voor 19 mei aanstaande. Hierbij ontvangt u onze voorlopige zienswijze, die wij u ter informatie zenden, zoals besproken in de commissie AB van 17 mei en onder voorbehoud van instemming van de raad van 1 juni 2017. Wij informeren u na deze raadsvergadering definitief.

Onze reactie
De MRDH heeft in 2016 en 2017 grote stappen voorwaarts gezet met de uitwerking van de aanbevelingen uit het OESO-rapport. Met het investeringsprogramma en de Roadmap Next Economy als leidraad wordt gewerkt aan 150 concrete projecten ter versterking van de economie. Het is aan alle deelnemers om samen met publieke en private partijen invulling te geven aan de projecten om onze regio weer in de top van de Europese regio's te krijgen. De voortgang en concretisering zullen wij als raad nauwlettend volgen.
Wij stemmen in met de voorliggende ontwerpbegroting 2018. Met deze zienswijze maken wij van de gelegenheid gebruik om een aantal aandachtspunten naar voren te brengen. Zonder opmerkingen stemmen we in met de beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2017.

BDU gelden
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. In 2018 is er duidelijkheid over de ambitie van het nieuwe kabinet op het gebied van regionale en stedelijke bereikbaarheid. Die ambitie zal inhoudelijk en financieel van invloed zijn op de mogelijkheden van de MRDH om het beleid tot uitvoering te brengen. Wij onderschrijven dat een goede bereikbaarheid een randvoorwaarde is om de MRDH verder te ontwikkelen en vragen aan de MRDH hier sterk op in te inzetten richting het kabinet. Daarnaast is het van belang om vervolgens binnen de MRDH tot goede afspraken te komen over de inzet van de beschikbare middelen waarbij ook sterk op de regionale bereikbaarheid gelet dient te worden.

Overplanning en overbesteding
In onze zienswijze op de ontwerpbegroting hebben we reeds aandacht gevraagd voor de risico's van overplanning en overbesteding. Ook in deze zienswijze geven we aan dat de risico's inzichtelijk moeten worden gemaakt en welke oplossingsrichtingen daarvoor mogelijk zijn. In de eerstvolgende bestuurs-rapportage van 2017 willen we de eerste resultaten van het externe onderzoek zien. Daarnaast is de raad geïnteresseerd in de vertaling van de bevindingen in de beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen die ook aan de raad wordt voorgelegd.

Tot slot
In de lijn van de aanbevelingen uit het OESO rapport is het van belang dat de integratie van de voormalige regio's tot één regio verder wordt verankerd. De werkzaamheden van de MRDH verschuiven steeds meer van beleid naar uitvoering waarbij de MRDH bij veel projecten de regie voert. Voor de komende jaren vraagt het uitvoeren van de ambitie van de MRDH veel inzet van alle samenwerkingspartners. Wij hebben vertrouwen in de voortzetting van een goede samenwerking.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout
Griffier

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Portefeuillehouder
Pieter van de Stadt

Registratienummer
BR1700043

Onderwerp
Addendum uitvoeringsdocument Nota Verbonden Partijen 2016-2020

Gevraagde beslissing
Het addendum op het uitvoeringsdocument Nota Verbonden Partijen 2016-2020 vast te stellen.

Samenvatting
In het addendum op het uitvoeringsdocument Nota Verbonden Partijen 2016-2020 zijn, in aanvulling op het vastgestelde uitvoeringsdocument, rolomschrijvingen opgenomen voor burgemeester, wethouders en afgevaardigde raadsleden in een gemeenschappelijke regeling.

Financiële consequenties
Geen

Verdere procedure
Bij de actualisatie van de Nota Verbonden Partijen wordt het addendum opgenomen in de Nota.

Juridische aspecten
Wet gemeenschappelijke regelingen

Extern draagvlak/burgerparticipatie
Het addendum is tot stand gekomen in afstemming met een afvaardiging van collegeleden en raadsleden die zijn vertegenwoordigd in gemeenschappelijke regelingen.

Duurzaamheid
N.v.t.

Bijlagen
-Addendum uitvoeringsdocument Nota Verbonden Partijen 2016-2020

Toelichting

Inleiding
Het huidige uitvoeringsdocument Nota Verbonden Partijen 2016-2020 bevat de werkafspraken van de ambtelijke organisatie en de griffie. Lansingerland heeft een coördinator verbonden partijen en een vast ambtelijk contactpersoon per verbonden partij. Bij de bespreking van de Nota Verbonden Partijen 2016-2020 is de raad toegezegd (T2016-018) tot een rolomschrijving te komen voor burgemeester, wethouders en afgevaardigde raadsleden in een gemeenschappelijke regeling. Deze rolomschrijving is opgenomen in het addendum.

Beoogd maatschappelijk effect
Het verduidelijken van de rol van de verschillende actoren binnen verbonden partijen om grip te houden op en sturing te geven aan verbonden partijen, zodat alle verbonden partijen maximaal bijdragen aan de lokale bestuurlijke ambities.

De kernargumenten en kanttekeningen
Met dit addendum ontstaat helderheid over de verschillende rollen. In het uitvoeringsdocument waren reeds verschillende rollen beschreven, o.a. van de ambtelijke organisatie en de griffie. Met dit addendum is ook vastgelegd wat de rollen zijn van de burgemeester, wethouders en afgevaardigde raadsleden.

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700043

Onderwerp
Addendum uitvoeringsdocument Nota Verbonden Partijen 2016-2020

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- de raad is toegezegd om in aanvulling op de Nota Verbonden Partijen 2016-2020 tot een rolomschrijving te komen voor burgemeester, wethouders en raadsleden afgevaardigd in een gemeenschappelijke regeling;
- een duidelijke rolomschrijving van de verschillende actoren binnen verbonden partijen bijdraagt aan optimaal sturing geven aan verbonden partijen, zodat alle verbonden partijen maximaal bijdragen aan de lokale bestuurlijke ambities;
- de rolomschrijving in het addendum in afstemming met afgevaardigde raadsleden is opgesteld.

Gelet op
- Wet gemeenschappelijke regelingen;
- Nota Verbonden Partijen 2016-2020,
-

Besluit(en)
Het addendum op het uitvoeringsdocument Nota Verbonden Partijen 2016-2020 vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Bijlage 1
Addendum uitvoeringsdocument nota verbonden partijen 2016-2020

Het huidige uitvoeringsdocument bevat de werkafspraken van de ambtelijke organisatie en de griffie. Lansingerland heeft een coördinator verbonden partijen en een vast ambtelijk contactpersoon per verbonden partij. Als addendum op het uitvoeringsdocument omschrijven we ook de rollen van de burgemeester, wethouders, en de afgevaardigde raadsleden (uitvoering van toezegging T2016-018).

<u>Rollen bestuurlijke vertegenwoordiging in AB, wethouder / burgemeester</u>

Gaat enkel over vertegenwoordiging in AB (niet DB) omdat de bestuurders van het DB een zelfstandige bevoegdheid hebben. Zij hoeven niet de goedkeuring te hebben van de organen (B&W, raad, etc.) van de deelnemer die ze vertegenwoordigen.

- Werkt vanuit de beleidsinhoudelijke en financiële kaders van de gemeente.
- Onderhoudt relaties op bestuurlijk niveau.
- Het lid van het algemeen bestuur informeert de raad actief over belangrijke (nieuwe) ontwikkelingen die van invloed zijn op het beleid en/of de financiële positie van de gemeente.
- De reguliere terugkoppeling van AB-leden vindt plaats via de raad(scommissies) onder het vaste agendapunt 'verbonden partijen".
- Verstrekt via de jaarlijks factsheets van de verbonden partijen extra informatie. De factsheets dienen als achtergrondinformatie voor de speciale raadsvergadering over de zienswijzen op de begroting.

<u>Rollen raadsvertegenwoordiger in algemeen bestuur, adviescommissie of rekeningencommissie</u>

Alle raadsleden kunnen inlichtingen vragen aan het bestuur, de zogenaamde passieve informatieplicht (art 17 Wgr).

- Werkt vanuit de beleidsinhoudelijke en financiële kaders van de gemeente.
- Raadsleden gaan uit van het algemeen belang van de gemeente en niet het individueel politiek belang.
- Raadsleden zijn zich bewust van de lokale belangen in regionale samenwerkingsverbanden én kijken tegelijkertijd naar de toegevoegde waarde voor de gemeente van (regionale) samenwerking of regionaal vraagstuk.
- Informeren collega raadsleden tijdig wat op de agenda staat en halen informatie op en koppelen aan de raad(scommissies) terug.
- Kunnen in de betreffende commissie een bespreekpunt opvoeren over een specifiek onderwerp binnen de GR.
- De inhoudelijke (politieke) discussie vindt plaats in de raad(scommissies)
- De informatie-uitwisseling en reguliere terugkoppeling van vertegenwoordigende vindt plaats via de raad(scommissies) onder het vaste agendapunt 'verbonden partijen".
- Leggen zo nodig contact met collega raadsleden van andere gemeenten.
- De vertegenwoordigende raadsleden zijn bij betreffende vergaderingen van de GR aanwezig
- Bezoeken de raadsbijeenkomsten van de gemeenschappelijke regelingen, zowel georganiseerd vanuit de GR als vanuit de eigen ambtelijke organisatie. Dit zijn bijvoorbeeld de raadsbijeenkomsten van GR Bleizo/ Hoefweg en de MRDH.
- De raad kan met de vertegenwoordiger in het AB afspreken dat de, in principe openbare informatie verstrekt door het DB aan het AB, indien relevant, ook beschikbaar komt voor de raad. Dit eventueel onder oplegging van geheimhouding door de raad (zie artikel 16, lid 5).
- Vertegenwoordigende raadsleden kunnen voorafgaande aan een vergadering van een GR een gesprek vragen met een collegebestuurslid en/of ambtelijk contactpersoon.

<u>Rollen burgemeester als bestuurlijk coördinator verbonden partijen.</u>

Het beleid in Lansingerland is dat de burgemeester, tenzij de raad op voordracht van het college een ander collegelid aanwijst, coördinerend portefeuillehouder verbonden partijen is.

- De coördinerend portefeuillehouder verbonden partijen is degene die vanuit zijn rol de mogelijke belangenverstrengeling signaleert en bespreekbaar maakt in het college.

- Draagt zorg voor een actuele nota verbonden partijen
- Legt (jaarlijks) verantwoording af aan de raad over de uitvoering van de afspraken in de nota.

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Portefeuillehouder
Simon Fortuyn

Registratienummer
BR1700052

Onderwerp
Conceptbrief advies BRR inzake nieuw te nemen luchthavenbesluit RTHA

Gevraagde beslissing
In te stemmen met de conceptbrief (T17.05892) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met daarin het gemeenschappelijke advies van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) inzake het nieuw te nemen luchthavenbesluit RTHA.

Samenvatting
Als gevolg van de invoering van de Wet Luchtvaart zal voor RTHA een nieuw luchthavenbesluit worden genomen door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (I&M). RTHA heeft aangegeven om dit te nemen nieuwe luchthavenbesluit te willen aanwenden voor het realiseren van groei voor de luchthaven. In dit kader is door de toenmalige staatssecretaris aan de BRR aangegeven dat zij, voordat ze een luchthavenbesluit neemt, zeer hecht aan regionaal bestuurlijk draagvlak met betrekking tot de groeiplannen van RTHA. Vervolgens heeft de BRR een verkenner aangesteld om onderzoek te doen naar het draagvlak voor een nieuw luchthavenbesluit. Op 13 april 2017 heeft de BRR naar aanleiding van het advies van de verkenner en de consultaties in de raden/staten bijgaande conceptbrief (T17.05892) opgesteld. Hierin is het gemeenschappelijke BRR-advies voor het nieuw te nemen luchthavenbesluit aangegeven. De conceptbrief wordt in mei/juni ter instemming aan de raden en staten van alle BRR-leden (Provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland) voorgelegd. De conceptbrief ligt nu ter instemming aan uw raad voor. De bedoeling is dat de BRR eind juni, na de bestuurlijke behandeling bij alle BRR-leden, de definitieve brief vaststelt en aan de staatssecretaris verzendt. Aangezien de behandeling in de staten/raden van de BRR-leden kan noodzaken tot het doen van (geringe) aanpassingen in de brief, is de wethouder hiervoor door het college gemandateerd.

Financiële consequenties
N.v.t

Verdere procedure
- De conceptbrief met het BRR-advies wordt in mei-juni bestuurlijk behandeld in de gemeenten Lansingerland, Schiedam en Rotterdam als ook in de Provinciale Staten.
- Op 30 juni komt de BRR bijeen om het definitieve BRR-advies vast te stellen.
- In juli wordt het advies aan de staatssecretaris verzonden.

Juridische aspecten
N.v.t.

Extern draagvlak/burgerparticipatie

- Het BRR-advies is opgesteld op basis van het advies van de verkenner RTHA. Deze heeft met zeer vele partijen gesproken, waaronder omwonenden, ondernemers, milieuorganisaties, gemeenten, provincie en de MRDH.
- De BRR heeft een petitie met ruim 2500 handtekeningen ontvangen van de Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV), waarin verzocht wordt om het leefmilieu te beschermen en de geluidsruimte van RTHA niet uit te breiden.
- De gemeenteraad van Lansingerland heeft in het kader van het BOB-model een presentatie- en beeldvormende avond georganiseerd over het advies van de verkenner, waarbij veel bewoners aanwezig waren om aan de verkenner, onze bewonersvertegenwoordigster in de CRO, RTHA en overige deskundigen vragen te stellen over het advies van de verkenner.
- De voorzitter van de BRR heeft de conceptbrief met het BRR-advies toegelicht aan de directeur van RTHA.

Duurzaamheid

Het BRR-advies betreft onder meer vastleggen van de huidige geluidscontour van de luchthaven, beperking van de nachtvluchten, verplaatsen van helikopterverkeer in combinatie met het nemen van hinderbeperkende maatregelen, betere communicatie met omwonenden, noodzaak tot inzicht in de (milieu)effecten van verplaatsing van de helikopters.

Bijlagen

- Conceptbrief met BRR advies regionaal draagvlak Luchthavenbesluit RTHA (T17.05892)
- Bijlage bij de conceptbrief waarin de handhavingspunten (bestaand en nieuw) staan aangegeven (T17.05994)

Toelichting

Inleiding

De BRR heeft een conceptbrief opgesteld met daarin het gemeenschappelijke BRR-advies aan de staatssecretaris over het nieuw te nemen luchthavenbesluit. De Commissie Ruimte heeft ten behoeve van dit advies een beeldvormende avond gehouden op 23 maart 2017 en vervolgens aandachtspunten voor het BRR-advies aan de wethouder meegegeven, welke verwerkt zijn in het advies. De raad wordt nu gevraagd om in te stemmen met bijgaande conceptbrief, zodat de BRR in de zomer van 2017 de definitieve brief met het gemeenschappelijke BRR-advies aan de staatssecretaris van I&M kan zenden.

Beoogd maatschappelijk effect

Beoogd wordt in de BRR een gemeenschappelijk BRR-advies te formuleren ten aanzien van een nieuw te nemen luchthavenbesluit voor RTHA.

Argumenten

1.1. Het is van belang dat Lansingerland het gemeenschappelijke BRR-advies onderschrijft

- omdat de staatssecretaris veel waarde hecht aan regionaal draagvlak voor een nieuw luchthavenbesluit.
- omdat een gemeenschappelijk BRR-advies de besluitvorming door de staatssecretaris sterker beïnvloedt dan een verdeeld standpunt.
- Omdat de aandachtspunten, die de Commissie Ruimte aan de wethouder heeft meegegeven, verwerkt zijn in de conceptbrief.

1.2. De gemeenteraad wordt verzocht om in te stemmen met het BRR-advies

- Aangezien in de conceptbrief ook het standpunt van Lansingerland ten aanzien van RTHA en het nieuw te nemen luchthavenbesluit moet zijn verwoord.

Kanttekeningen

1. *Indien één of meer van de raden/staten niet instemt met het BRR-advies, zal er een verdeeld BRR-advies aan de staatssecretaris moeten worden gezonden*
    - Waardoor het voor de staatssecretaris lastiger wordt om in het nieuwe luchthavenbesluit rekening te houden met de regionale belangen, waaronder die van Lansingerland.

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700052

Onderwerp
Conceptbrief advies BRR inzake nieuw te nemen luchthavenbesluit RTHA

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- *de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voornemens is een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA te nemen;*
- *de staatssecretaris aan de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) heeft aangegeven dat zij veel waarde aan hecht aan regionaal bestuurlijk draagvlak voor het nieuw te nemen luchthavenbesluit RTHA;*
- *de BRR een conceptbrief aan de staatssecretaris heeft opgesteld, met gemeenschappelijk advies inzake het nieuw te nemen luchthavenbesluit RTHA;*
- *deze conceptbrief aan de raden en staten van de leden van de BRR wordt voorgelegd ter instemming.*

Gelet op
- *artikel 147 Gemeentewet.*

Besluit(en)
In te stemmen met de conceptbrief (T17.05892) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met daarin het gemeenschappelijke advies van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) inzake het nieuw te nemen luchthavenbesluit RTHA.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Voorzitter BRR

Contact
Dhr. K. de Jong
T 070 - 441 82 97
k.de.jong@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
30 juni 2017

Ons kenmerk
BRR-2017-008
Uw kenmerk

Bijlagen

Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam
The Hague Airport

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. de Staatssecretaris mevrouw S.A.M. Dijksma
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onderwerp
Advies regionaal draagvlak te nemen luchthavenbesluit
Rotterdam The Hague Airport

Geachte mevrouw Dijksma,

Hierbij bieden wij u het advies aan van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (hierna: BRR) betreffende het door u te nemen luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (hierna: RTHA). RTHA is voornemens om medio 2017 een luchthavenbesluit aan te vragen. In de aanloop hier naartoe hebben wij, conform het verzoek van uw voorgangster, verkend wat het regionaal bestuurlijk draagvlak is voor de diverse scenario's van luchthaven RTHA.

De BRR vervult een bestuurlijke regierol en adviseert gevraagd en ongevraagd het bevoegd gezag inzake RTHA. Daarnaast is de BRR de bestuurlijke schakel tussen RTHA en regionale partijen. Deelnemers zijn de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Schiedam, Lansingerland en Rotterdam.

De BRR constateert dat er draagvlak bestaat voor de aanwezigheid van de luchthaven en de huidige vergunde geluidsruimte, maar dat er geen draagvlak is voor groei van de luchthaven buiten de vergunde geluidsruimte. Hieronder lichten wij ons advies aan u toe.

Aanleiding
Als gevolg van de invoering van de Wet Luchtvaart zal voor RTHA een nieuw luchthavenbesluit worden genomen. RTHA heeft aangegeven om dit door u te nemen nieuwe luchthavenbesluit te willen aanwenden voor het realiseren van uitbreidingsplannen. In dit kader is op 26 april 2013 (brief kenmerk IENM/BSK-2013/81298) door de toenmalige staatssecretaris aan de BRR aangegeven dat zij, alvorens te besluiten over het luchthavenbesluit, zeer hecht aan regionaal bestuurlijk draagvlak met betrekking tot deze uitbreidingsplannen van RTHA. Uw voorgangster heeft aangegeven dat er gezamenlijk vanuit de regio moet worden opgetrokken in het besluitvormingsproces over de luchthaven. Ook vond zij het van belang dat de behoeftestelling

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65 stoppen dichtbij het provinciehuis. Vanaf station Den Haag CS is het tien minuten lopen. De parkeerruimte voor auto's is beperkt.

CONCEPT

en urgentie voor een eventuele groei van de luchthaven vanuit de regio zou komen en dat hier op regionaal bestuurlijk niveau draagvlak voor zou zijn.

Verkenningsproces RTHA
De luchthaven RTHA heeft op 15 maart 2016 de concepten van de MER, MKBA en economische onderbouwing openbaar gemaakt. Betrokkenen en belanghebbenden hebben hiermee inzicht gekregen in de effecten van een eventuele groei van de luchthaven, zowel ten aanzien van milieu als de economische potentie van de luchthaven voor de regio. De BRR heeft vervolgens Joost Schrijnen als onafhankelijke 'verkenner' gevraagd het draagvlak in de regio voor het nieuwe luchthavenbesluit in beeld te brengen, welke voorwaarden daar aan verbonden zouden moeten worden en over welke onderwerpen de regio en de luchthaven met elkaar in overleg kunnen treden.

Op 24 februari jl. heeft de verkenner zijn advies gepubliceerd, samen met de antwoorden op de vragen die hem gesteld zijn (www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha). U treft beide documenten aan in de bijlagen van deze brief. Onderstaand lichten wij kort de hoofdpunten uit het advies van de verkenner toe.

Advies verkenner
Uit het verkenningsproces blijkt dat er draagvlak is voor het optimaliseren van het commerciële verkeer[1] binnen de huidige vergunde geluidsruimte. Dit kan bereikt worden met het verplaatsen van het maatschappelijk helikopterverkeer[2] naar een locatie die minder hinder veroorzaakt, gekoppeld aan de volgende vijf regionale doelen:

1. Toename van het aandeel zakelijke bestemmingen voor RTHA;
2. Toename van de economische meerwaarde van RTHA voor de regio;
3. Verder beperken van de hinder en verbetering van de communicatie met de gehinderden;
4. Verbetering van de leefomgevingskwaliteit;
5. Versteviging van de governance op RTHA.

Het advies van de verkenner zien wij als een gewogen pakket op basis van gesprekken met vele belanghebbenden en de luchthaven. Het advies schept een balans tussen de baten en lasten voor de luchthaven en de omgeving. De leden van de BRR hebben in het advies van de verkenner de basis gevonden voor het hierna beschreven gemeenschappelijke advies.

BRR advies
Een belangrijk onderdeel van het BRR-advies is de verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer. Daarom maken wij onderscheid tussen de periode vóór en de periode ná deze verplaatsing. Daarnaast doen we algemene aanbevelingen voor beide periodes.

[1] Onder commercieel verkeer wordt verstaan al het vliegverkeer dat op de luchthaven RTHA wordt afgewikkeld anders dan het trauma- en politiehelikopterverkeer.
[2] Onder maatschappelijk helikopterverkeer wordt verstaan het trauma- en politiehelikopterverkeer.

CONCEPT

Advies deel 1

Periode tot eventuele verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer

1. Draagvlak voor het continueren van de huidige totale vergunde geluidsruimte

De BRR constateert dat er draagvlak bestaat voor de aanwezigheid van de luchthaven met zijn regionale functies en de instandhouding van de huidige totale vergunde geluidsruimte, maar dat er geen draagvlak is voor groei van de luchthaven met verruiming van de vergunde geluidsruimte. De BRR adviseert daarom de huidige totale vergunde geluidsruimte niet te verruimen.

Onder de huidige totale vergunde geluidsruimte verstaan wij één set van grenswaarden op de handhavingspunten voor al het vliegverkeer. Deze set van grenswaarden dient nog wel bepaald te worden met toevoeging van de extra gewenste handhavingspunten (zie hierna) en met toepassing van de meest actuele rekenmethoden waarbij de afgelegde vliegpaden van al het vliegverkeer waarheidsgetrouw worden gemodelleerd.

Wij onderkennen dat één geluidsruimte betekent dat in de toekomst commercieel vliegverkeer mogelijk verder terug wordt gedrongen door de groei van het maatschappelijk helikopterverkeer. De onzekerheid over de omvang van het toekomstige maatschappelijk helikopterverkeer weerhoudt ons ervan u twee gescheiden geluidsruimtes te adviseren. Aangezien er geen handhaving plaats vindt van maatschappelijk helikopterverkeer zou dit namelijk betekenen dat de totale geluidsruimte feitelijk groeit.

Het belang van de inzet van trauma- en politiehelikopter is voor ons evident. Tegelijkertijd wil de BRR de ogen niet sluiten voor het aandeel in de geluidshinder die de toenemende inzet van dit verkeer met zich mee brengt. De BRR vindt het daarom van belang dat er oplossingen gevonden worden om een verdere toename van deze hinder te begrenzen. Er moet voor gezorgd worden dat het aanwezige draagvlak voor dit verkeer behouden blijft. Bovendien mag de groei van dit verkeer géén wissel trekken op de doorontwikkeling naar een sterkere economische positie van de luchthaven, en op reeds lopende ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven. In het belang van de economische positie van de luchthaven gaan wij er vanuit dat u samen met ons en andere belanghebbenden een actieve rol neemt in het zoeken naar alternatieve locaties voor het maatschappelijk helikopterverkeer.

De BRR is verder van oordeel dat geactualiseerde prognoses in de MER moeten worden opgenomen, inclusief de nieuwe routes voor het maatschappelijk helikopterverkeer die door de luchthaven, de Medical Air Assistance traumaheli en de Luchtverkeersleiding Nederland zijn afgesproken.

2. Het opnemen van extra handhavingspunten naast de handhavingspunten aan de baankoppen

De BRR vindt het noodzakelijk om extra handhavingspunten in het luchthavenbesluit op te nemen naast de reeds bestaande handhavingspunten. Hiermee is spreiding van de vliegbewegingen op de relevante locaties waarheidsgetrouw te monitoren en te handhaven. In de bijlagen is een kaart opgenomen met zowel de gewenste extra handhavingspunten als ook de bestaande handhavingspunten.

CONCEPT

3. Begrenzen en handhaven van het aantal vliegbewegingen in de nachtperiode
De BRR heeft geconstateerd dat beperking en handhaafbaarheid van nachtvluchten voor omwonenden en andere partijen zwaar telt. Momenteel wordt niet gehandhaafd op aantallen vliegbewegingen in de nacht. Het verkeer in de nachtperiode wordt alleen gemonitord. Gebleken is dat het aantal nachtvluchten, met uitzondering van het maatschappelijke verkeer, de afgelopen jaren gestaag is gedaald en zich de laatste jaren ruim onder het streefgetal van 849 vliegbewegingen bevindt. De BRR verzoekt u daarom een maximum aantal vliegbewegingen in de nachtperiode (23:00 – 07:00 uur) vast te leggen in het nieuwe luchthavenbesluit, zodat dit aantal ook kan worden gehandhaafd. Het nachtelijk verkeer voor maatschappelijke vluchten kan hiervan uitgezonderd worden. Wij stellen een handhavingsniveau voor van circa 600-650 commerciële nachtvluchten. Dit komt overeen met het gemiddelde over de periode november 2014 t/m oktober 2016.

Advies deel 2
Periode vanaf de eventuele uitplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer
Na de eventuele uitplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer is wederom een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA noodzakelijk, waarbij nieuwe afspraken gemaakt worden over de inhoud en condities.

4. Het verplaatsen van maatschappelijk helikopterverkeer
De BRR wil dat de haalbaarheid en de effecten als gevolg van de verplaatsing worden onderzocht. Verplaatsing biedt enerzijds een kans om de betekenis van de luchthaven voor de economie en internationale bereikbaarheid te vergroten en vooral nachtelijke hinder te verminderen, anderzijds zal sprake zijn van een toename van commercieel verkeer hetgeen consequenties heeft voor de omgeving. Voordat verdere besluitvorming hierover plaats kan vinden, wil de BRR eerst goed inzicht hebben in de haalbaarheid en de milieu-, hinder en gezondheidseffecten van een dergelijke verplaatsing van de helikopterhaven, voor zowel de huidige als de toekomstige locatie.

Wij realiseren ons dat de gewenste verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer niet op korte termijn gerealiseerd zal zijn. Mocht verplaatsing haalbaar blijken, dan zullen nieuwe afspraken gemaakt moeten worden over de inhoud en de condities voor het wederom te nemen nieuwe luchthavenbesluit. Deze afspraken kunnen onder meer betrekking hebben op hinderbeperkende maatregelen als spreiding van vluchten in de randen van de nacht, aanpassen van het nachtregime, aanpassing van vliegroutes, (extra) isolatie van woningen, verplaatsing van kleine recreatieve luchtvaart, de effecten van stillere vliegtuigen en de invulling van de vrijkomende ruimte.

Bij de verdeling van de geluidsruimte die vrijkomt op RTHA met de verplaatsing, wil de BRR evenwicht bereiken tussen meerdere belangen. Aan de ene kant spelen de belangen van de commerciële exploitatie van RTHA, economische baten en internationale bereikbaarheid van de regio, aan de andere kant de belangen van omwonenden, natuur en milieu door het verbeteren van de leefkwaliteit en het verminderen van hinder. De bandbreedte ligt hierbij tussen de volgende twee uitersten: minimaal de geluidsruimte van het gerealiseerde commerciële verkeer in 2016 en maximaal de huidige vergunde ruimte.

CONCEPT

Advies deel 3

Algemene aanbevelingen

5. Regio aan zet

De verkenner koppelt de eerder in deze brief genoemde vijf regionale doelen aan de verplaatsing van het helikopterverkeer. De BRR is van mening dat met het nastreven van deze doelen niet gewacht hoeft te worden. Hiervoor is de regio nu aan zet. De BRR ziet in de dialoog die op gang is gekomen het momentum om met RTHA en regionale partijen afspraken te maken hoe deze doelen te bereiken. Het gaat hierbij om zaken als hinderbeperkende maatregelen, routeaanpassingen, versterking van het zakelijk (kwaliteits-)profiel, verbeteren van het overleg met de luchthaven. Daarnaast zetten wij in op het verbeteren van de communicatie, de klachtenbehandeling en de omgang met omwonenden/gehinderden door onder meer het instellen van een bemiddelaar.

De BRR ziet als eerste stap om in overleg met RTHA en de regionale partijen deze doelen uit te werken in een Plan van Aanpak, waarin zowel concrete en haalbare doelen als prioriteiten worden gesteld.

6. Samenwerking met I&M

De BRR wil graag de samenwerking met uw ministerie intensiveren, in het bijzonder wat betreft de vaststelling van een nieuw luchthavenbesluit en het onderzoek naar de verplaatsing van het maatschappelijk helikopterverkeer naar een andere locatie dan RTHA.
Daarnaast is uw ministerie een schakel in het realiseren van hinderbeperkende maatregelen, zoals routewijzigingen en het onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof rond luchthavens. Verder overleggen we graag met u over hoe te sturen op het zakelijk profiel op basis van EU-regelgeving.

7. Governance

De intensieve dialoog tussen belanghebbenden over RTHA, die door het verkenningsproces op gang is gekomen, ervaren wij als waardevol en willen wij graag vasthouden. Daarom wil de BRR graag met uw ministerie in gesprek over de vorm en structuur van het overleg tussen de luchthaven en de regionale partijen, waaronder de omwonenden. Wij worden in dit kader graag betrokken bij het evaluatieonderzoek dat uw ministerie medio mei van dit jaar start naar het functioneren van alle Commissies Regionaal Overleg (CRO) in Nederland.

Tot slot

Vliegverkeer heeft positieve effecten zoals economische meerwaarde en werkgelegenheid en negatieve effecten op het gebied van milieu en gezondheid, zoals geluidshinder en luchtvervuiling. Alles overwegende, bevestigt dit ons standpunt dat een verdere groei van de luchthaven RTHA moet plaatsvinden binnen de huidige totale vergunde geluidsruimte en verzoeken wij u ons advies te betrekken in het nieuwe luchthavenbesluit voor RTHA.

CONCEPT

Wij stellen het op prijs ons advies toe te lichten in een persoonlijk gesprek.

Hoogachtend,

Namens de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport,

mw. Mr. A.W. Bom - Lemstra
Voorzitter

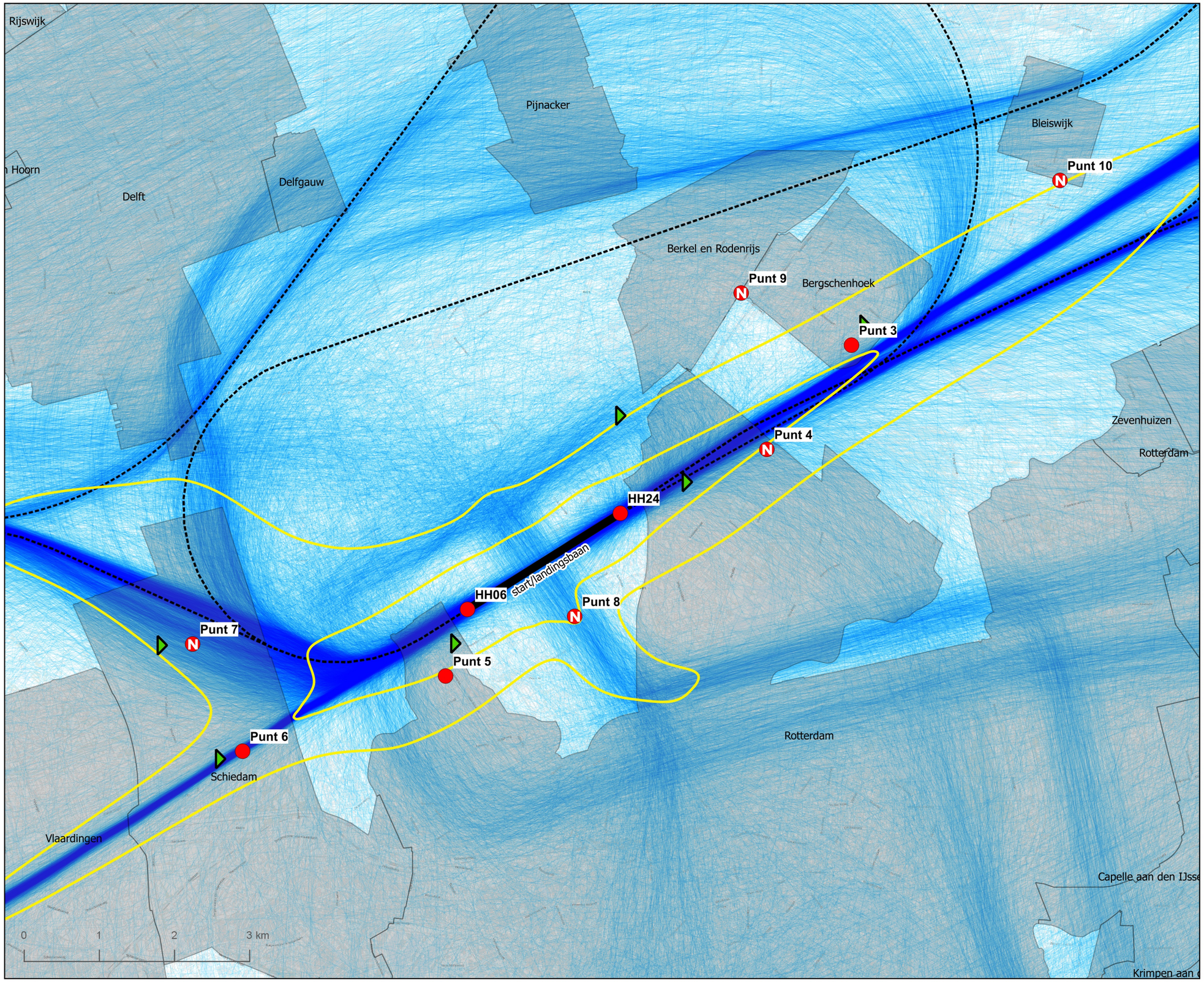
Bijlagen:
1 Advies verkenner van 24 februari 2017
2. Antwoorddocument verkenner van 24 februari 2017
3. Tekening met handhavingspunten

In afschrift verzonden aan:
Gemeente Rotterdam
Gemeente Lansingerland
Gemeente Schiedam
Provincie Zuid-Holland

CONCEPT

Voorstel Handhavingspunten Rotterdam The Hague Airport

In opdracht van gemeente Lansingerland, Rotterdam en Schiedam



Legenda

Handhavingspunt

- nieuw
- bestaand
- Meetposten Ranomos
- SIDs
- Alt.1 56lden
- Alt.1 48lden
- Casper tracks 2016
- woonkern
- Start/landingsbaan

NAAM	X	Y	HERKOMST
HH06	88992	440786	bestaand
HH24	91025	442064	bestaand
Punt 3	94100	444300	bestaand
Punt 5	88700	439900	bestaand
Punt 6	86000	438900	bestaand
Punt 7	85330	440330	nieuw
Punt 8	90420	440690	nieuw
Punt 9	92630	444990	nieuw
Punt 10	96870	446490	nieuw
Punt 4	92970	442910	nieuw / verschoven

0 1 2 3 km

DCMR Milieudienst Rijnmond
Afdeling/Bureau
Postbus 843
3100 AV SCHIEDAM
Tel.: 010 - 2 468 000
www.dcmr.nl

DCMR Milieudienst Rijnmond ©

Kaartnummer 2017-GENV-AGLD-RA16033-1

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Portefeuillehouder
Jeroen Heuvelink

Registratienummer
BR1700036

Onderwerp
Vaststelling bestemmingsplan "Achter de Kerk, Bleiswijk"

Gevraagde beslissing

1. Het bestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk”, met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0172-VAST, bestaande uit de verbeelding, de regels en de plantoelichting, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de GBKN met datum 26 januari 2016, ongewijzigd vast te stellen.
2. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Samenvatting

Het bestemmingsplan "Achter de kerk, Bleiswijk" maakt de bouw van één nieuwe woning achter de kerk en achter Kerkstraat 6 in Bleiswijk mogelijk. Voor het betreffende perceel is in het bestemmingsplan “Centrum Bleiswijk” een wijzigingsbevoegdheid van een bedrijfs- naar een woonbestemming opgenomen én een bouwvlak voor een woning die nog niet is gerealiseerd. Het aanwezige bouwvlak voor een woning kan nu niet worden gebruikt vanwege de afstandsnorm tot het naastgelegen bedrijf. Met dit bestemmingsplan wordt het bouwvlak verschoven waardoor de benodigde afstand tot het bedrijf wel wordt aangehouden en er wel een woning kan worden gebouwd. Omdat van de wijzigingsbevoegdheid op het perceel geen gebruik meer wordt gemaakt, wordt de verbeelding in overeenstemming gebracht met de eindsituatie die ontstaat na realisatie van de te bouwen woning (inclusief de bestaande woning Kerkstraat 4a). Voor dit bestemmingsplan is een anterieure overeenkomst gesloten met exploitant.

Het ontwerpbestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk” heeft van 24 januari t/m 6 maart 2017 ter inzage gelegen. Hierover bent u per brief van 18 januari 2017 geïnformeerd. Tegen het bestemmingsplan zijn geen zienswijzen ingediend. Daarnaast zijn er ook geen (ambtshalve) wijzigingen op het plan. Derhalve kan het plan nu ongewijzigd worden vastgesteld.

Financiële consequenties

Op basis van de gesloten anterieure overeenkomst met de exploitant zijn de gemeentelijke kosten (uren, planopstelling en eventuele planschade) voor rekening van de exploitant.

Verdere procedure

Publicatie en ter inzage legging van het vastgestelde bestemmingsplan in het kader van de beroepstermijn (zes weken).

Juridische aspecten

De procedure van een bestemmingsplan is bepaald in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Extern draagvlak/burgerparticipatie

- Er is afgestemd met de directe buren (Kerkstraat 6 en 14) en de andere direct omwonenden zijn op de hoogte gesteld door exploitant.
- Er is (intern) afgestemd met de stedenbouwkundige.
- Aangezien het hier gaat om een kleinschalige ontwikkeling van één (extra) woning en het verdwijnen van de bedrijfsbestemming ter plaatse, die op basis van de daarvoor opgenomen wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan "Centrum Bleiswijk" bekend wordt verondersteld in de omgeving is geen inspraak(procedure) toegepast.
- Er zijn geen zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan gedurende de zes weken die het plan ter inzage heeft gelegen.

Duurzaamheid

Aangezien het hier om een particuliere ontwikkeling gaat, zijn geen specifieke afspraken over duurzaamheid vastgelegd. Daarnaast is de huidige eigenaar van de grond niet degene die de toekomstige woning zal realiseren. Bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning zal aandacht voor duurzaamheid worden gevraagd.

Bijlagen

- Vast te stellen bestemmingsplan "Achter de Kerk, Bleiswijk" (I17.09820)

Toelichting

Beoogd maatschappelijk effect

Overeenkomstig de wijzigingsbevoegdheid de bedrijfsbestemming wijzigen in een woonbestemming en de verbeelding in overeenstemming brengen met de eindsituatie.

Argumenten

1.1. Het bestemmingsplan en vaststellingsbesluit zijn zorgvuldig voorbereid.

Er zijn geen zienswijzen ingediend tijdens de ter inzage legging en er zijn geen planologische bezwaren. Het plan heeft diverse (ambtelijke) toetsrondes ondergaan waarbij gelet is op duidelijkheid en volledigheid van het bestemmingsplan.

1.2. Zo wordt het beoogd maatschappelijk effect behaald.

Het vaststellen van het plan is de volgende wettelijke stap in het proces om tot een onherroepelijk plan te komen.

2. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet vereist of noodzakelijk.

Er hoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden omdat de plankosten voor het realiseren van bouwplannen in een anterieure overeenkomst zijn geregeld en er geen sprake is van fasering en/of inrichtingseisen.

Kanttekeningen

Niet van toepassing.

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700036

Onderwerp
Vaststelling bestemmingsplan "Achter de Kerk, Bleiswijk"

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat

- in het kader van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening thans het ontwerp van het bestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk” dient te worden vastgesteld;
- uit de toetsingskaders, verantwoord in de toelichting, geen planologisch relevante bezwaren blijken;
- dat de gevolgde procedure is doorlopen conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro);
- de voorbereiding van het plan is aangekondigd overeenkomstig artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro);
- dat vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Bro heeft plaatsgevonden en is afgerond;
- het ontwerpuitwerkingsplan van 24 januari tot en met 6 maart 2017 zes weken ter inzage heeft gelegen op www.ruimtelijkeplannen.nl en de viewer van de gemeente Lansingerland (http://1621.roview.net);
- voorafgaand de ter inzage legging bekendgemaakt is op 23 januari 2017 in de Staatscourant en in het gemeenteblad van week 4 (23 januari 2017) op de website van de gemeente;
- tijdens de inzageperiode geen zienswijzen zijn ingediend;
- op grond van de afdeling 6.4 van de Wro onderzocht moet worden of gelijktijdig met het bestemmingsplan een exploitatieplan moet worden vastgesteld;
- geen exploitatieplan vastgesteld hoeft te worden omdat de plankosten voor het realiseren van bouwplannen anderszins geregeld zijn;
- fasering en inrichtingseisen niet via publiekrechtelijke weg geregeld hoeven worden;
- dat het bestemmingsplan "Achter de Kerk, Bleiswijk " conform de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 Bro in digitale vorm is vastgelegd en wordt vastgesteld.

Gelet op

- artikelen 3.1, 3.8 en 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht.

Besluiten

1. Het bestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk”, met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0172-VAST, bestaande uit de verbeelding, de regels en de plantoelichting, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de GBKN met datum 26 januari 2016, ongewijzigd vast te stellen.
2. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk”

1 juni 2017 **Vast te stellen**

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk”

Vast te stellen

INHOUD:

- TOELICHTING
- PLANREGELS
- VERBEELDING

Identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0172-VAST
Werknummer: 740.303.00
Datum: 1 juni 2017

KuiperCompagnons

Gemeente Lansingerland
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Procedureoverzicht			
	datum	***document***	***Opmerkingen***
1e concept	*12 augustus 2016*		Naar opdrachtgever ter controle
Voorontwerp	*22 september 2016*		Wettelijk vooroverleg van 1 november t/m 5 december 2016
Ontwerp	*17 januari 2017*		*Collegebesluit*
Terinzagelegging	*24 januari t/m 6 maart 2017*		
Vaststelling	*1 juni 2017*		*Gemeenteraad*

Projectleider gemeente: Reint Honders
Projectleider KuiperCompagnons: Rogier Begheyn

TOELICHTING

Inhoudsopgave van de toelichting

DEEL A: Inleiding **1**

1 Inleiding **1**

1.1 Aanleiding en doel van het plan 1
1.2 Bij het plan behorende stukken 1
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 1
1.4 Voorgaand bestemmingsplan 1
1.5 Leeswijzer 3

Deel B: Planbeschrijving **5**

2 Planbeschrijving **5**

2.1 Bestaande situatie 7
2.2 Ruimtelijke ontwikkeling 7
2.3 Juridische aspecten 9

Deel C: Verantwoording **13**

3 Beleidskader **13**

3.1 Rijksbeleid 15
3.2 Provinciaal beleid 15
3.3 Gemeentelijk beleid 17
3.4 Conclusies 20

4 Natuur en landschap **21**

4.1 Kader 21
4.2 Onderzoek 23
4.3 Conclusie 24

5 Water **25**

5.1 Kader 25
5.2 Onderzoek 28
5.3 Conclusie 29

6 Archeologie en cultuurhistorie **31**

6.1 Archeologie 31
6.2 Cultuurhistorie 32

7 Milieu **35**

7.1 Algemeen 35
7.2 M.e.r.-beoordeling 35
7.3 Bodemkwaliteit 35
7.4. Akoestische aspecten 37
7.5 Luchtkwaliteit 39

7.6 Milieuzonering 41
7.7 Externe veiligheid 43
7.8 Overige belemmeringen 45
7.9 Duurzaamheid 48

Deel D: Uitvoerbaarheid en procedure 51

8 Uitvoerbaarheid 53

8.1 Economische uitvoerbaarheid 53
8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 53
8.3 Handhavingsaspecten 53

9 Procedure 55

9.1 Voorbereidingsfase 55
9.2 Ontwerpfase 55
9.3 Vaststellingsfase 55

Bijlage bij de toelichting

Bijlage 1: KuiperCompagnons, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk', 16 september 2016
Bijlage 2: ArcheoMedia, Archeologisch onderzoek aan de Kerkstraat 6 (achterzijde) te Bleiswijk (gemeente Lansingerland), november 2010
Bijlage 3: Hofstede c.s., milieuadviseurs, Verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740, Terrein aan de Kerkstraat 6 te Bleiswijk, rapportnummer scb.blw.09065.r01, 8 juli 2009
Bijlage 4: Gemeente Lansingerland, Nota overleg bestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk”, T16.16659, 17 januari 2017

Deel A: Inleiding

Afbeelding 1.1: Globale ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)

Afbeelding 1.2: Globale begrenzing plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het plan

De eigenaar van het perceel Kerkstraat 4a te Bleiswijk, gemeente Lansingerland, is voornemens op het voorgenoemde perceel één (vrijstaande) woning inclusief erfbebouwing te realiseren. Dit bouwplan heet ‘Achter de Kerk, Bleiswijk’.

In het geldende bestemmingsplan “Centrum Bleiswijk” is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt om nieuwe woningen te realiseren, ter vervanging van de (inmiddels gesloopte) verouderde bedrijfsbebouwing. Voor de realisatie van één woning (Kerkstraat 4a) is eerder gebruik gemaakt van deze wijzigingsbevoegdheid. Voortschrijdend inzicht heeft echter uitgewezen dat het toepassen van de (ongewijzigde) wijzigingsbevoegdheid om een tweede woning mogelijk te maken onwenselijk is. Om de planologische regeling ter plaatse nu af te stemmen op de gewenste bouwmogelijkheden, is het noodzakelijk dat het gebied waar een wijzigingsbevoegdheid geldt, inclusief de eerder toegepaste wijzigingsbevoegdheid voor de woning aan de Kerkstraat 4a, maar uitgezonderd het perceel met de bestemming ‘Bedrijf’ aan de Kerkstraat 14, wordt herzien en in een apart bestemmingsplan wordt opgenomen. Daarbij worden de gewenste bouwmogelijkheden van een toereikend juridisch-planologisch kader voorzien.

1.2 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk” bestaat uit bestemmingen en regels. De bestemming van de gronden is geometrisch bepaald[1] door middel van lijnen, coderingen en arceringen. In de bestemmingen zijn regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik opgenomen. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting. In de toelichting worden de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van de geometrische plaatsbepaling en de regels verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Kerkstraat, in het centrum van de kern Bleiswijk.

Globaal wordt het plangebied begrensd door:
- de kerk aan de oostzijde;
- bestaande woningen en tuinen aan de west- en noordzijde;
- de bestaande bedrijfsbebouwing aan de westzijde;
- een uitloper van de Boezemvaart rondom het centrum aan de zuidzijde.

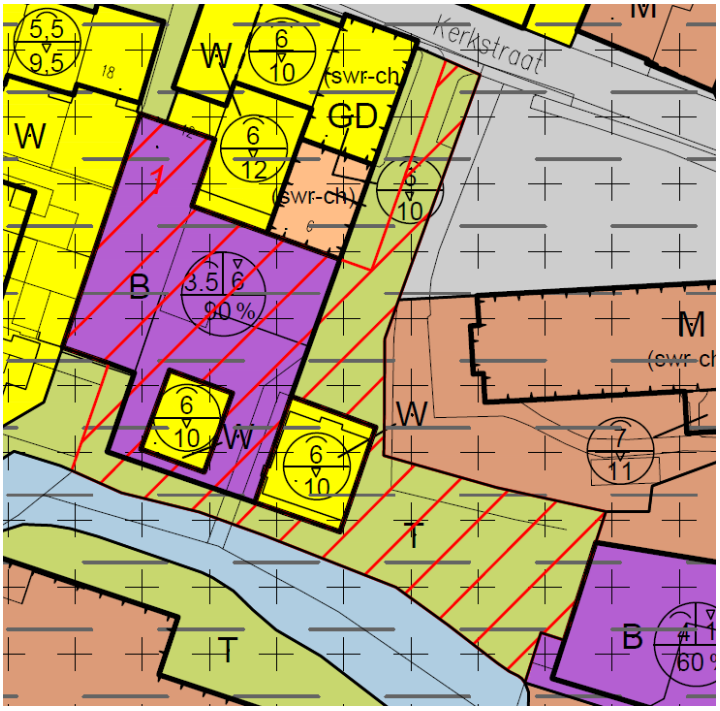
De afbeeldingen 1.1 en 1.2 geven de globale ligging en begrenzing van het voorliggende plangebied weer.

1.4 Voorgaand bestemmingsplan

Op grond van het bestemmingsplan "Centrum Bleiswijk", vastgesteld op 29 november 2012 door de gemeenteraad van Lansingerland, vigeren ter plaatse de bestemmingen 'Bedrijf',

[1] Geografische coördinaten volgens het Rijksdriehoekstelsel bepalen de ligging van een bestemming. Met gebruikmaking van de coördinaten kan exact de plaats van een object in een gebied worden bepaald.

‘Wonen’ en 'Tuin' met de gebiedsaanduiding ‘Wro-zone – wijzigingsgebied 1’. De vroeger aanwezige bedrijfsbebouwing, met uitzondering van die op het perceel Kerkstraat 14, is inmiddels gesloopt. De wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan is overigens een voortzetting van een soortgelijke wijzigingsbevoegdheid die in het daarvoor geldende bestemmingsplan was opgenomen. Van díe wijzigingsbevoegdheid is in een eerder stadium al deels gebruik gemaakt voor de bouw van de (inmiddels bestaande) woning Kerkstraat 4a.



Afbeelding 1.3: Uitsnede vigerend bestemmingsplan (in rood gearceerd de gebiedsaanduiding ‘Wro-zone – wijzigingsgebied 1).

In wijzigingsgebied 1 (artikel 22.3 van de regels van het vigerende bestemmingsplan) is het volgende opgenomen:

Burgemeester en wethouders kunnen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1 onder a, van de Wet ruimtelijke ordening, met inachtneming van het bepaalde in lid 22.8 van dit artikel, het plan wijzigen, indien de wijziging betrekking heeft op het wijzigen van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'Wro-zone - wijzigingsgebied 1', in een woongebied, waarbij geldt dat:

a. ten hoogste drie vrijstaande eengezinswoningen zijn toegestaan;
b. moet worden voorzien in twee parkeerplaatsen per woning op eigen terrein;
c. de onderlinge afstand tussen de woningen minimaal 6 m dient te bedragen;
d. de afstand van de woningen tot het aanwezige water minimaal 5 m dient te bedragen;
e. de inhoud van iedere woning ten hoogste 550 m^3 mag bedragen;
f. de goothoogte van een woning ten hoogste 6 m mag bedragen en de bouwhoogte ten hoogste 10 m;
g. voor het overige het bepaalde in het artikel Wonen van overeenkomstige toepassing is.

Deze wijzigingsbevoegdheid is niet benut en gezien het hiervoor genoemde is het thans wenselijk om een deel van de ‘overgebleven’ wijzigingsbevoegdheid te herzien, en op de gronden die daartoe geschikt zijn bij recht nog één nieuwe woning mogelijk te maken. In totaal

zijn er dan twee (vrijstaande) woningen teruggekomen ter plaatse van verouderde, inmiddels gesloopte bedrijfsopstallen. Deze twee woningen zijn beide opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Tevens blijft nog een deel van de wijzigingsbevoegdheid bestaan.

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit vier delen. Voorliggend deel, deel A, bevat een aantal algemene en inleidende planaspecten. Hierna volgt deel B. Daarin vindt de planbeschrijving plaats en wordt tevens een toelichting gegeven op de bestemmingsmethodiek. Deel C vormt de achterliggende onderbouwing voor de keuzes die in deel B worden gemaakt ten aanzien van, onder andere, ruimtelijke ordening, natuur en landschap, water, archeologie en cultuurhistorie en milieu. In deel D, tenslotte, wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan en op het overlegtraject.

Deel B: Planbeschrijving

2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied ligt in het centrum van Bleiswijk, aan de Kerkstraat, direct achter de kerk. Enkele jaren geleden is reeds een vrijstaande woning gerealiseerd (Kerkstraat 4a), met toepassing van een vergelijkbare wijzigingsbevoegdheid uit het toen geldende bestemmingsplan. In het plangebied waren oorspronkelijk diverse loodsen aanwezig, die inmiddels allemaal gesloopt zijn. Ook zijn er enkele bomen gekapt. De locatie ligt nu grotendeels braak.

Afbeelding 2.1: Huidige situatie plangebied (bron: Google Earth)

2.2 Ruimtelijke ontwikkeling

2.2.1 Algemeen

Vertrekpunt voor de planvorming van het voorliggende bestemmingsplan is dat naast de reeds gerealiseerde woning Kerkstraat 4a, één nieuwe vrijstaande woning komt. In principe was voor deze woning al een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Omdat er thans gewijzigde inzichten bestaan over hoe de locatie het beste kan worden ingevuld, is besloten om de wijzigingsbevoegdheid, met uitzondering van de bedrijfsbestemming op het perceel Kerkstraat 14, uit het bestemmingsplan te halen en een apart bestemmingsplan op te stellen waarin de gewenste planologische regels zijn vastgelegd.

Ten aanzien van de nieuw te bouwen woning dient voldaan te worden aan de randvoorwaarden die voor de locatie zijn bepaald en die in dit bestemmingsplan zijn overgenomen. Dit houdt in dat het bouwvlak van de woonbestemming aan moet sluiten op de naastgelegen bebouwing; in het verlengde van het gebouw aan de Kerkstraat 6. Tussen het bouwvlak en de Kerkstraat 6 wordt een tussenruimte aangehouden van 3 meter. Tussen het bouwvlak en de Kerkstraat 4a betreft de tussenruimte 6 meter. Daarnaast moet de breedte van de toekomstige voorgevel tot een maximum van 10 meter worden beperkt. In de zone achter het perceel Kerkstraat 6 kunnen ook eventuele aan- en uitbouwen ten behoeve van bewoning gebouwd worden, mits deze minimaal 1 meter achter de voorgevel (oostgevel) worden geplaatst. De goot- en bouwhoogte (respectievelijk 4 en 9,5 meter), dakhelling (45º) en nokrichting moeten gelijk zijn aan de werkelijke maten van het pand aan Kerkstraat 6. Dakkapellen zijn zowel aan de voor- als achterzijde toegestaan, dakopbouwen niet. Daarnaast dient de minimale afstand tussen het nieuwe hoofdgebouw en de aangrenzende bedrijfsbestemming 10 meter te bedragen. Ten aanzien van de erfbebouwing wordt aangesloten op de regeling zoals deze in Lansingerland gebruikelijk is (Modelplanregels).

2.2.2 Ontsluiting en parkeren

De nieuwe woning wordt ontsloten door een 4 meter brede weg vanaf de Kerkstraat, uitlopend in een 12 meter brede verharde ruimte. Deze maat is zodanig, dat er goed kan worden gemanoeuvreerd. Daarnaast dient de toegangsweg naar de te bouwen woning te voldoen aan de standaard voorschriften van de NVBR-publicatie “bereikbaarheid bluswatervoorzieningen” en de voorwaarden zoals gesteld in de gemeentelijke bouwverordening artikel 2.5.3 lid 1 – 6. Hieraan zal worden getoetst op het moment dat een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt voorbereid.

Ten aanzien van parkeren geldt dat parkeren op eigen terrein het uitgangspunt is. Conform het gemeentelijk parkeerbeleid moeten er twee parkeerplaatsen per woning op eigen terrein worden gerealiseerd. Daarnaast moet er voor bezoekersparkeren 0,3 parkeerplaats beschikbaar zijn. In totaal moeten er voor de bestaande woning Kerkstraat 4a en de woning die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt 4,6 (ofwel 5) parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Deze parkeernormen zijn in de regels van het bestemmingsplan verankerd.

2.2.3 Beeldkwaliteit

Voor de bouw van de nieuwe woning is nog geen definitief bouwplan opgesteld. Het voorliggende bestemmingsplan vormt uitsluitend het juridisch-planologisch kader.

Voor Bleiswijk is het behoud van het dorpse karakter leidend. De bestaande karakteristiek vormt daarbij het uitgangspunt. Een ontwikkeling dient in samenhang met de directe omgeving te zijn. De in paragraaf 2.2.1. genoemde randvoorwaarden zijn opgesteld om het voorgaande te borgen.

De te realiseren woning dient in kleur- en materiaalgebruik (bij voorkeur baksteen) aansluiting te zoeken bij het kleurgebruik en de materialisering in de directe omgeving van het plangebied.

Bij de verdere uitwerking van de plannen moet voor wat betreft beeldkwaliteit ook worden getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota.

2.3 Juridische aspecten

2.3.1 Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld conform de gemeentelijke standaard, met inachtneming van de bepalingen die zijn opgenomen in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro), zoals de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) en het coderingssysteem Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO).

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de regels en verbeelding van voorliggend plan zijn opgebouwd.

2.3.2 Bestemmingsmethodiek

Ten aanzien van de planmethodiek van het bestemmingsplan wordt aangesloten op het geldende bestemmingsplan “Centrum Bleiswijk”. Voor de juridische regeling is het handboek van de gemeente Lansingerland leidend (Modelplanregels gemeente Lansingerland, versie 3.6), aangevuld met specifieke regelingen. Bij de opzet van het plan is gekozen voor eindbestemmingen, aansluitend bij de systematiek van het vigerende bestemmingsplan “Centrum Bleiswijk”. Op basis van de bepalingen van een eindbestemming kan direct (een uitwerkings- of wijzigingsprocedure is niet nodig) een omgevingsvergunning worden afgegeven, indien het bouwplan past binnen de regels die gelden bij de bestemming.

2.3.3 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)
- Algemene regels (hoofdstuk 3)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende artikelen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard, dat wordt gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten” opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Hierna volgt een toelichting per artikel.

Tuin

Gronden die in privaat eigendom zijn en die grenzen aan openbaar toegankelijk gebied, worden in Lansingerland zoveel mogelijk voorzien van een tuinbestemming, zo ook in dit plan. Ter plaatse van de bestemming “Tuin” is in dit bestemmingsplan geen grootschalige bebouwing toegestaan. Erfafscheidingen en overige andere bouwwerken (geen gebouwen zijnde) zijn wel in beperkte mate toegestaan. De bestemming is zowel aan de voorzijde van de woning

Kerkstraat 4a, als langs de watergang aan de zuidzijde gelegd. Tevens geldt de bestemming 'Tuin' voor de gronden tussen het nieuwe hoofdgebouw en de naastgelegen bedrijfsbestemming van Kerkstraat 14. In deze 10 meter brede strook mag geen voor bewoning bestemde bebouwing worden opgericht, ook niet vergunningsvrij. Daartoe is een specifieke aanduiding opgenomen op de verbeelding.

Verkeer
De toegangsweg naar de beide woningen is als "Verkeer" bestemd. Binnen deze bestemming zijn ook parkeervoorzieningen mogelijk. Voor het overige zijn de bebouwingsmogelijkheden binnen deze bestemming zeer beperkt.

Wonen
De bestaande en nieuw te bouwen woning zijn voorzien van een woonbestemming. Beide woningen dienen binnen de aangegeven bouwvlakken te worden gebouwd.

Perceelsindeling
De woonpercelen zijn op de verbeelding verdeeld in meerdere zones:
- het bouwvlak; binnen dit gedeelte dient het hoofdgebouw (de woning) te worden opgericht;
- het "erf"; het gedeelte buiten het bouwvlak waarop zogenoemde "erfbebouwing" kan worden gerealiseerd;
- de "tuin"; opgenomen in een afzonderlijke bestemming (Tuin).

Maatvoering woningen
Voor de woningen zijn bepalingen met betrekking tot de maatvoering opgenomen in de verbeelding van het bestemmingsplan. De toegestane goot- en bouwhoogte is middels een aanduiding op de verbeelding weergegeven en varieert per woning. De toegestane dakhelling is bij één van de woningen opgenomen op de verbeelding en bij de andere woning in de regels opgenomen. Ook is de nokrichting verbaal geregeld.

Erfbebouwing
Bij de woningen is binnen en buiten het bouwvlak erfbebouwing in de vorm van uitbreidingen van de woonruimte, bijgebouwen dan wel overkappingen, zoals carports, en/of andere bouwwerken, toegestaan, tenzij de gronden zijn voorzien van de bestemming 'Tuin'. Ten aanzien van deze erfbebouwing zijn algemene normen opgenomen betreffende onder meer:
- de situering op het perceel;
- het percentage bebouwd oppervlak ten opzichte van de oppervlakte van het buiten het bouwvlak gelegen perceelsgedeelte (het "erf");
- de goothoogte en hoogte van de bouwwerken.

Bij de erfbebouwing zijn te onderscheiden:
- erfbebouwing aan de achter- en of zijgevel van de woning;
- vrijstaande bijgebouwen;
- vrijstaande overkappingen.

De opgenomen bebouwingsmogelijkheden bieden bewoners enige vrijheid. Daarnaast is bij de opzet uitgegaan van het gelijkheidsprincipe; percelen met een grotere oppervlakte aan "erf"

krijgen door de regeling meer mogelijkheden dan percelen met een kleiner erf. Om te voorkomen dat in voorkomende gevallen een onevenredige benadeling kan zijn van de gebruikswaarde van de naburige erven of ingeval er sprake is van een onevenredige aantasting van de stedenbouwkundige structuur van het gebied, kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen aan de bouwmogelijkheden of (nadere) voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid.

Beroeps- of bedrijfsmatige werkruimte
Binnen de woning en binnen de eventuele bijgebouwen is het medegebruik van een deel van de woning als beroepsmatige werkruimte toegestaan. Als algemene voorwaarde geldt dat de woonfunctie in overwegende mate dient te worden gehandhaafd. Teneinde dit zeker te stellen mag de totale bedrijfsvloeroppervlakte per perceel niet meer dan 25% bedragen met een maximum van 50 m^2.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In hoofdstuk 3 worden enkele algemene regels gegeven, zoals de anti-dubbeltelregel. Ook worden algemene gebruiksregels gegeven. Daarnaast worden enkele algemene afwijkings- en wijzigingsregels gegeven die de flexibiliteit van het plan vergroten. Daarnaast is in de algemene aanduidingsregels een specifieke regeling opgenomen voor de bescherming en instandhouding van het (niveau van het) bovenland (zie hierna).

Gebiedsaanduiding 'overige zone – bovenland'
Ter plaatse van deze gebiedsaanduiding zijn de gronden tevens bestemd voor de bescherming en instandhouding van het (niveau van het) bovenland. Het uitvoeren van grondbewerkingen, zoals afgraven, woelen, mengen, diepploegen, ontginnen, bodemverlagen, ophogen of egaliseren van de bodem en aanleggen van (drainage)leidingen, alsmede het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren en het verhogen of verlagen van de grondwaterstand is niet toegestaan. Indien uit een advies van een cultuurhistorische deskundige blijkt, dat de genoemde werkzaamheden niet tot onevenredige aantasting van de cultuurhistorische waarden van het bovenland leidt, kan een vergunning voor deze werkzaamheden worden verleend. Deze aanduiding is een voortzetting van de regeling uit het vigerende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

2.3.4 Geometrische plaatsbepaling / verbeelding

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een GBKN-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekscoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen,

coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

De gegevens zijn digitaal raadpleegbaar. Via de digitale portal waarop het plan wordt gepubliceerd kan, door te klikken op een bepaalde locatie, de bijbehorende bestemmingsregeling worden opgeroepen.

Deel C: Verantwoording

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende plangebied.

3.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma Mobiliteit, Programma Ruimte en Verordening Ruimte

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de Provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte, het Programma Mobiliteit en de Verordening Ruimte vastgesteld. Het beleid is op 1 augustus 2014 in werking getreden. De Visie Ruimte en Mobiliteit en de Verordening Ruimte vervangen de huidige Structuurvisie en Verordening van Zuid-Holland.

Deze tijd vraagt om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen, onder andere omdat ontwikkelingen minder voorspelbaar zijn en demografische ontwikkelingen in de diverse regio's verschillen. Maatwerk, flexibiliteit, aanpassingsvermogen en samenwerking zijn sleutelbegrippen in de Visie Ruimte en Mobiliteit. De provincie stelt de behoefte van de gebruiker centraal; het aanbod moet afgestemd zijn op de vraag. Daarbij zet de provincie in op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met aandacht voor de (ruimtelijk) kwaliteit. De provincie heeft vier rode draden benoemd:

1. beter benutten van wat er is
2. vergroten van de agglomeratiekracht
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit
4. bevorderen van de transitie naar water- en energie efficiënte samenleving.

In de Visie Ruimte en Mobiliteit wordt het beleid beschreven van de provincie Zuid-Holland. Het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit hebben beide de status van een structuurvisie en beschrijven de manier waarop het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie uitgevoerd wordt (met welke instrumenten). De Verordening Ruimte beschrijft de regels vanuit het beleid en het programma. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen.

Ten aanzien van het voorliggende plangebied worden geen specifieke uitspraken gedaan in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Wel is het plangebied in het Programma Ruimte aangemerkt als bestaande bebouwde ruimte (zie afbeelding 3.1).

Afbeelding 3.1: uitsnede Programma Ruimte (de globale ligging van het plangebied is zwart omkaderd)

Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Programma Ruimte is het voorliggende plangebied aangeduid als bestaande bebouwde ruimte. In lijn met de maatschappelijke behoefte zet de provincie in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. Dat betekent dat bij nieuwe ontwikkelingen in eerste instantie gekeken dient te worden of er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen. Als de behoefte voldoende is gemotiveerd, wordt gekeken of aan deze behoefte kan worden voldaan door het benutten van locaties voor herstructurering, intensivering of transformatie binnen bestaand stads- en dorpsgebied. Als ook dat niet tot de mogelijkheden behoort, wordt – onder voorwaarden – aansluitend aan het bestaand stads- en dorpsgebied een locatie gezocht. Door de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, kiest de provincie ervoor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die:
    i. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
    ii. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is, en
    iii. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Ad. a. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de bouw van één nieuwe woning aan de Kerkstraat mogelijk. Het betreft een ‘gebiedseigen’ ontwikkeling die past bij de schaal en maat van de omgeving en voorziet in een lokale behoefte. Hierdoor heeft de ontwikkeling slechts een

zeer geringe invloed op de regionale woningmarkt. Daarnaast was in het vigerende bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die de realisatie van één woning al mogelijk maakte. In de provincie Zuid-Holland is daarnaast de afspraak gemaakt dat alle bouwplannen onder de 10 woningen niet regionaal hoeven te worden afgestemd. Zodoende is een positief en gemotiveerd advies van de regio niet benodigd. Gelet op het voorgaande wordt het bouwplan passend geacht binnen de kaders van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Ad. b. Het voorliggende plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, waardoor sprake is van een intensivering van de bestaande ruimte. Derhalve kan worden voldaan aan punt b van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Ad c. De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stads- en dorpsgebied, waarmee de voorwaarden van punt c niet aan de orde zijn.

Conclusie
De ontwikkeling van één vrijstaande woning aan de Kerkstraat in Bleiswijk past binnen de provinciale doelstelling waarbij sprake is van het intensiveren van de bestaande bebouwde ruimte. Hiermee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Het beleid van de provincie Zuid-Holland vormt zodoende geen belemmering voor de ontwikkeling.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Lansingerland

Op 18 februari 2010 is de Structuurvisie Lansingerland vastgesteld door de gemeenteraad van Lansingerland. Lansingerland wil 'aantrekkelijk wonen, werken, recreëren en leven' sturen met een eigen visie. Binnen de gemeente staat een groot aantal ontwikkelingen op stapel wat betreft woningbouw, bedrijventerreinen en maatschappelijke voorzieningen. Om deze en andere ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijk beleid te verankeren, heeft de gemeente een structuurvisie opgesteld, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De gemeente voldoet hiermee aan de verplichting uit de Wro om voor haar grondgebied een structuurvisie op te stellen.

De koers voor de gemeente Lansingerland is:
- aantrekkelijk suburbaan wonen;
- leefbaar, zorgzaam en met eigen identiteit;
- ontspannen groene en recreatieve gemeente;
- een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en het verder ontwikkelen van de greenport.

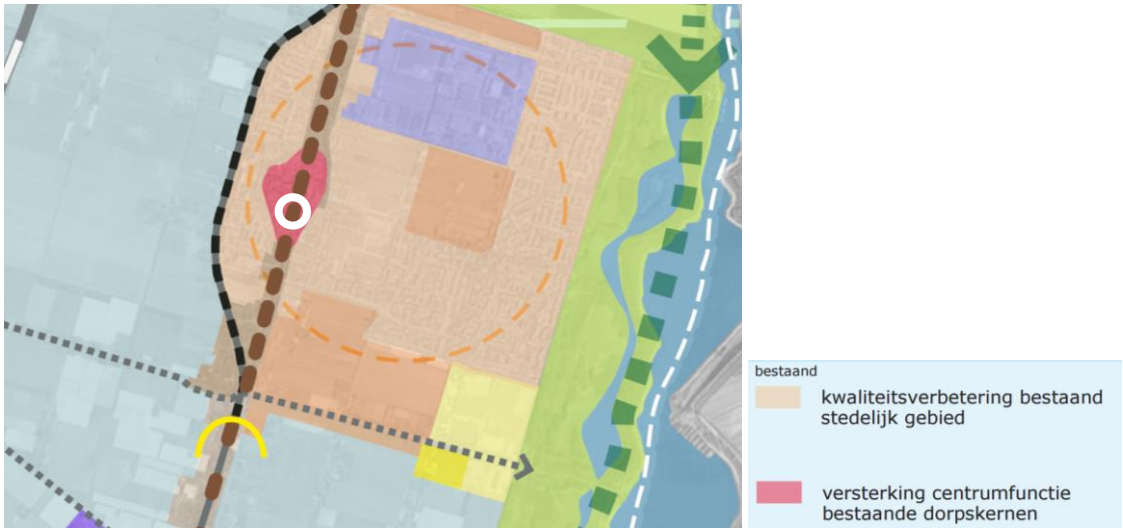
Duurzaamheid en een goede ontsluitingsstructuur zijn daarbij randvoorwaarden.

Lansingerland is een essentieel onderdeel van de Zuidvleugel van de Randstad en bovendien centraal gelegen. De Randstad behoort tot de vijf belangrijkste stedelijke gebieden van Noordwest-Europa. Als schakel in de Zuidvleugel is de toekomst van Lansingerland sterk vervlochten met die van de Randstad. Lansingerland is duidelijk onderdeel van een groter geheel.

Beheer en kwaliteitsverbetering van het suburbane woon- en leefklimaat in de bestaande woongebieden staat voorop. De realisatie van één nieuwe woning, ter plaatse van verouderde bedrijfsbebouwing, zoals beoogd op het perceel ‘Achter de Kerk’, past binnen dit principe. Met 'zorgzame wijken' wil Lansingerland wijken bieden met een passend aanbod van woningen, voorzieningen, activiteiten en diensten die erop gericht zijn ervoor te zorgen dat iedereen zo lang mogelijk zelfstandig in een eigen huis of leefomgeving kan blijven wonen. Een compleet aanbod van goed bereikbare voorzieningen is hierbij uitgangspunt. Kwaliteitsverbetering van openbaar groen met voldoende speelplaatsen en voldoende parkeerplaatsen verdient ook extra aandacht.

Binnen het stedelijk gebied wordt de komende jaren een aantal woningbouwlocaties afgerond. Daarnaast is incidenteel herstructurering van verouderde delen van de woningvoorraad aan de orde. Waar mogelijk worden kansen benut voor het uitplaatsen van (milieu)hinderlijke bedrijven en functies (die qua schaal en/of activiteit niet meer passen in de stedenbouwkundige structuur) uit de kernen. Bij inbreiding wordt gewaakt voor teveel verdichting, om het landelijke groene (suburbane) karakter van de gemeente te behouden.

De opgaven voor wonen uit de visie zijn de volgende:
- De woningvoorraad sluit aan op de bevolkingssamenstelling.
- Het woningaanbod is voldoende gedifferentieerd.
- Er zijn voldoende levensloopbestendige woningen.
- Werken en wonen zijn waar mogelijk beter gemengd.
- Na 2025 is de bebouwde kom niet verder uitgebreid.
- Vanaf 2020 ligt de nadruk meer op herstructurering van oudere woonwijken.
- Duurzaamheid in de woonwijken is verbeterd.
- Leefbaarheid in de wijken is verbeterd door kwaliteitsverbetering van openbaar (gebruiks)groen.
- Veiligheid in de woonwijken is gewaarborgd en waar nodig verbeterd.
- Lokale voorzieningen zijn uitgebreid.



Afbeelding 3.2.: uitsnede kaart Structuurvisie Lansingerland (het plangebied is wit omcirkeld)

In de structuurvisie wordt het plangebied aangemerkt als (bestaand) stedelijk gebied (zie afbeelding 3.2.), waarbij het versterken van de centrumfunctie een belangrijke rol speelt. De voorgenomen ontwikkeling past hierbinnen.

Woonvisie Lansingerland 2015 – 2020

Op 9 juli 2015 heeft de gemeenteraad van Lansingerland de Woonvisie 2015 - 2020 vastgesteld. De woonvisie is sterk gebaseerd op de visie en ambities welke geformuleerd zijn als toekomstbeeld voor de gemeente Lansingerland, verwoord in het document 'Lansingerland op weg naar 2040'. De gemeente Lansingerland wil samen met haar partners investeren in een groene en duurzame leefomgeving, waar alle inwoners veilig en prettig kunnen wonen, werken en recreëren, met een gevarieerd woningaanbod, passend bij de sociale en demografische opbouw van de samenleving, met behoud van historische en culturele waarden. Deze missie is vertaald naar drie beleidsdoelen: het vergroten van keuzevrijheid en een gevarieerd woningaanbod; het bieden van gevarieerde en veilige woonmilieus en het versterken van een duurzame woon- en leefomgeving.

Binnen het doel 'vergroten van de keuzevrijheid en een gevarieerd woningaanbod' is het de bedoeling extra aandacht te creëren voor ouderen, (koop)starters, huishoudens met een laag inkomen en bijzondere doelgroepen. Ook wenst de gemeente in te spelen op de toekomstige woonwensen van gezinnen die in de VINEX-periode in Lansingerland zijn komen wonen en op korte termijn, als de kinderen het huis uit zijn, op de woningmarkt opnieuw een keuze maken.

Binnen het doel 'bieden van gevarieerde en veilige woonmilieus' is het de bedoeling om iedereen van een passende woning en woonomgeving te voorzien. De gemeente wil daarbij uitblinken in het aanbod van woonmilieus met een dorps en landelijk karakter. Prettig wonen wordt daarbij extra gediend door een veilige omgeving.

Binnen het doel 'versterken van een duurzame woon- en leefomgeving' wordt aandacht besteed aan het terugdringen van het energieverbruik en het toepassen van duurzame materialen in woningbouw en infrastructuur. Ook is er aandacht voor de aanwezigheid van voldoende groen binnen de diverse wijken in verband met klimaatadaptie.

Welstandsnota

Het welstandsbeleid dat in de welstandsnota (vastgesteld d.d. 26 april 2012) uiteen wordt gezet, is bedoeld om de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Lansingerland te behouden en te stimuleren. Elk bouwplan moet, zowel op zichzelf als in relatie tot zijn omgeving, voldoen aan de redelijke eisen van welstand, volgens criteria die zijn vastgesteld in de gemeentelijke welstandsnota. Bovendien mogen bestaande bouwwerken niet in ernstige mate in strijd zijn met redelijke eisen van welstand, ook weer volgens de criteria in de welstandsnota. Alleen als de gemeenteraad een gebied of een object als 'welstandsvrij' aanwijst, vervalt de preventieve welstandsbepaling. In Lansingerland wil de gemeente echter bij een deel van de vrije gebieden een vangnet behouden in de vorm van een paar summiere criteria om excessen te voorkomen. Gesproken wordt daarom van 'vrij met excessenregeling'.

Het welstandsbeleid van Lansingerland is uitgewerkt op basis van vier welstandsniveaus:

- welstandsvrij;
- vrij met excessenregeling;
- licht;
- bijzonder.

Het plangebied valt binnen het welstandsniveau “Bijzonder”. Bij dit welstandsniveau is de welstandsbeoordeling gericht op het stimuleren van de beeldkwaliteit, in alle facetten. De gemeente wil hier duidelijke regie voeren op de ruimtelijke kwaliteit. Het bouwplan voor de nieuwe woning wordt bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen ter beoordeling aan de welstandscommissie voorgelegd.

3.4 Conclusies

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van één vrijstaande woning achter de kerk in Bleiswijk, op de locatie van de verouderde en inmiddels gesloopte bedrijfsbebouwing. Dit plan draagt bij aan de nationale en provinciale opgave om de bestaande ruimte in stads- en dorpsgebied te intensiveren en in kwalitatieve zin te verbeteren.

4 Natuur en landschap

4.1 Kader

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet (hierna: Ffw) beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen huismuis, bruine en zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffw gaat uit van het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en / of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffw worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan/uitwerkingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan/uitwerkingsplan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën.

1. Meer algemene soorten (tabel 1 Ffw): voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.
2. Andere, niet algemeen voorkomende soorten (tabel 2 Ffw), met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een gedragscode. Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn door het verantwoordelijke ministerie.
3. Strikt beschermde soorten (tabel 3 Ffw): voor deze soorten dient in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling altijd ontheffing te worden aangevraagd van de Ffw. Ontheffing wordt alleen verleend indien er geen alternatief is en geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten in tabel 3 die ook op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen, wordt ontheffing echter alleen nog maar verleend indien er daarnaast een dwingende reden van groot openbaar belang is; dit is het gevolg van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) in januari 2009[2].
4. Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese Vogelrichtlijn (VR). Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang

[2] Zie ABRS 21 januari 2009, zaak nr. 200802863/1

zijn volgens rechtspraak van de ABRS geen reden om ontheffing te verlenen[3]. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de VR zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

Indien soorten van tabel 2 en/of 3 en/of vogels voorkomen, geldt dat een ontheffingsaanvraag niet aan de orde is indien mitigerende maatregelen (voorafgaand aan de ruimtelijke ontwikkeling) getroffen kunnen worden die het behoud van de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaatsen van de soorten garanderen. Ontheffing is dan niet nodig, omdat er geen sprake is van overtreding van de Ffw. Er kan worden volstaan met het werken volgens een ecologisch werkprotocol, dat moet worden opgesteld door een deskundige; ook bij het overzetten van dieren moet een deskundige worden betrokken. Eventueel kan overigens wel ontheffing worden aangevraagd (die dan wordt afgewezen) om de mitigerende maatregelen te laten goedkeuren.

Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht (ook bekend als de algemene zorgplicht uit artikel 2 Ffw). Dit houdt in dat ‘voldoende zorg’ in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Gebiedsbescherming

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Vanaf 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid.)

Bescherming van (natuur)gebieden heeft daarnaast ook plaats middels de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw). Daaronder vallen de volgende typen gebieden:

- Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden);
- Beschermde natuurmonumenten;
- Wetlands.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen beschermde natuurgebieden, en tevens voor ontwikkelingen buiten beschermde natuurgebieden die van invloed kunnen zijn op beschermde natuurgebieden, gelden (strenge) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht.

[3] Zie ABRS 13 mei 2009, zaak nr. 200802624/1

4.2 Onderzoek

De nieuwe woning wordt gerealiseerd ter plaatse van de afgebroken bedrijfsbebouwing en deels nog te verwijderen verharding. Bomen zijn ter plaatse niet aanwezig.

Door Bureau Waardenburg B.V. is een gemeentebrede inventarisatie uitgevoerd in Lansingerland naar de verspreiding van strikt beschermde soorten van de Flora- en faunawet. De aanwezigheid van geschikt biotoop en concrete waarnemingen zijn per kilometerhok en soort samengebracht op kaarten. De kaarten geven weer of er in een kilometerhok in de gemeente geschikt biotoop voor een soort aanwezig is en of er (oude) waarnemingen van de soort bekend zijn.

Uit de waardenkaart is af te leiden dat het plangebied een geschikte habitat vormt voor de Aal, Kleine modderkruiper, Laatvlieger en ruige dwergvleermuis. Voor de Dwergvleermuis vormt het plangebied een zeer geschikte habitat.

In het kader van het geldende bestemmingsplan “Centrum Bleiswijk” is daarnaast een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat in het plangebied waarschijnlijk een aantal door de Ffw beschermde soorten voorkomen. Het betreft waarschijnlijk vooral algemene beschermde soorten (tabel 1 Ffw). Voor deze soorten geldt echter een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. Wel is de zorgplicht van toepassing op deze (en alle andere in het wild levende) planten- en diersoorten.

In het plangebied komen waarschijnlijk vogels tot broeden. Voor alle inheemse vogelsoorten (dus ook die soorten die geen jaarrond beschermde vaste verblijfplaatsen hebben) geldt dat ze zijn beschermd door de Ffw en dat rekening dient te worden gehouden met het broedseizoen.

Er mag derhalve in geval van ruimtelijke ontwikkeling niet met verstorende werkzaamheden worden begonnen in het broedseizoen, dat ongeveer van half maart tot half juli loopt (soortspecifiek), tenzij door een deskundige is vastgesteld dat op dat moment ter plaatse van de werkzaamheden geen vogels broeden.

Daarnaast bestaat de kans dat in het plangebied enkele andere juridisch zwaarder beschermde soort(groep)en voorkomen (tabellen 2 en 3 Ffw / Bijlage IV HR): Kleine modderkruiper, Bittervoorn en/of verschillende soorten vleermuizen (waarschijnlijk Gewone dwergvleermuis en Laatvlieger, maar mogelijk ook andere soorten). Tenslotte komen in het plangebied zeer waarschijnlijk vogels tot broeden. Alle inheemse vogels zijn beschermd door de Ffw. Mogelijk komen ook jaarrond beschermde vaste verblijfplaatsen voor van Gierzwaluw en/of Huismus. Andere juridisch zwaarder beschermde soorten (tabellen 2 en 3 Ffw / Bijlage IV HR) zijn niet te verwachten in het plangebied.

In het plangebied wordt geen water gedempt en er worden geen gebouwen gesloopt of bomen gerooid. De aanwezige bebouwing is reeds gesloopt. Omdat de bestaande watergangen niet worden vergraven, zal de ontwikkeling geen gevolgen hebben voor de aanwezigheid van de Kleine modderkruiper en Bittervoorn. Daarnaast is het plangebied – door de afwezigheid van bebouwing en/of oude bomen op de beoogde bouwlocatie - niet geschikt voor vaste verblijfsplaatsen van vogels en vleermuizen..

4.3 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5 Water

5.1 Kader

Er is een groot aantal beleidsstukken dat betrekking heeft op de waterhuishouding. Hieronder wordt één en ander uiteengezet.

5.1.1 Europees en Rijksbeleid

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015 en vervangt dit plan én de partiële herzieningen hiervan. Het NWP is op 10 december 2015 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofd- watersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingrisico`s (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KMS).

Waterwet

In de Waterwet (2009) zijn acht oude waterwetten samengebracht. De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Europese Kaderrichtlijn Water te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude- en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m^3/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen.

Kaderrichtlijn water

Op 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht geworden. De KRW geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater.

Waterbeheer 21e eeuw

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21e eeuw (WB21) advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatshebben; berging moet binnen het stroomgebied plaatshebben. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

5.1.2 Beleid waterbeheerder

Waterbeheerplan 2016-2021

Met stevige dijken beschermt het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) het beheersgebied tegen overstromingen. Het HHSK zorgt ervoor dat het waterpeil past bij de functies, en dat sloten, vaarten en plassen goed zijn ingericht en zorgvuldig worden beheerd. Voldoende water van goede kwaliteit is een belangrijk doel. Het zuiveren van het afvalwater van huishoudens en bedrijven gebeurt efficiënt en innovatief, met oog voor milieu en duurzaamheid. Het HHSK zet zich in voor een biologisch gezond watersysteem, waarin planten en dieren zich goed kunnen ontwikkelen. Zo blijft het watersysteem geschikt voor de meeste functies en aantrekkelijk voor gebruikers. Voor de gemeente Lansingerland zijn de aspecten waterveiligheid, watersysteem en afvalwaterketen en -emissies van belang.

Waterveiligheid: Stevige dijken beschermen burgers en bedrijven tegen overstromingen vanuit de rivieren de Nieuwe Maas, Lek en Hollandsche IJssel en de boezemwateren. Zo beperkt het HHSK niet alleen de kans op overstromingen, maar ook de gevolgen daarvan (schade en slachtoffers). Het nieuwe Deltaprogramma en de deltabeslissing Waterveiligheid vormen het kader voor de zorg voor de waterveiligheid.

Watersysteem: hier ligt de focus op het duurzaam en slim besturen, beheren en onderhouden van het samenhangende systeem van watergangen en kunstwerken. Zo zorgt het HHSK voor een optimaal waterpeil bij de gewenste functie, voor voldoende water van goede kwaliteit en voor goed onderhouden sloten, vaarten en plassen. Door alert te reageren op wijzigende omstandigheden blijft het watersysteem duurzaam ingericht. Op deze manier anticipeert het HHSK op klimaatverandering en bodemdaling en ruimtelijke ontwikkelingen. Actuele gegevens over het watersysteem en het waterbeheer zijn digitaal beschikbaar.

Afvalwaterketen en emissies: afvalwaterzuiveringsinstallaties verwerken het afvalwater uit het gebied efficiënt en duurzaam. Het transport van afvalwater en het na zuivering lozen van het effluent op sloten en rivieren gebeurt doelmatig en verantwoord. Het efficiënt gebruik van installaties en transportsystemen levert maatschappelijke winst op in de vorm van energieterugwinning en kostenbesparing. Met optimalisatie en innovatie van de zuiveringsprocessen zet het HHSK in op duurzaamheid: bijvoorbeeld door lozingen te verminderen, grondstoffen terug te winnen en energie te besparen of op te wekken.

Waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen

In de nota *"Waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen*" (Nota waterkwantiteitsbeheer, vastgesteld op 26 juni 2007 en aangevuld op 7 september 2007) is het beleid geformuleerd over de waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen. Samenvattend betekent het beleid het volgende:

1. aan ontwikkelingen die resulteren in een toename van het verharde oppervlak van minder dan 500 m^2 worden geen waterbergingseisen gesteld;
2. bij de overige ontwikkelingen wordt aan de hand van de eigenschappen van het gebied vastgesteld hoeveel aanvullende waterberging benodigd is.

5.1.4 Gemeentelijk beleid

Waterplan Lansingerland

Op 29 april 2010 is het visiedeel van het Waterplan Lansingerland vastgesteld. Het doel van het Waterplan is het maken van afspraken, waarmee een robuust, veilig en duurzaam watersysteem gerealiseerd kan worden. Dit watersysteem moet voldoen aan landelijke en Europese normen en moet gebaseerd zijn op een gezamenlijke visie van gemeente en hoogheemraadschappen. Onderdelen hiervan zijn:

a. een samenhangende beschouwing van de ambities, ruimtelijke ontwikkelingen en (water)problemen;
b. een integrale (ruimtelijke) visie op het grondwater, oppervlaktewater en de riolering;
c. een concreet maatregelenpakket voor de realisatie van maatregelen.

De doelgroep van het stedelijk Waterplan bestaat uit bestuurders (van de gemeente en de hoogheemraadschappen), bewoners, beleidsmakers en beheerders. Het Waterplan heeft geen wettelijke status, maar fungeert als koepelplan en integraal kader voor afspraken over watermaatregelen tussen gemeente en hoogheemraadschappen. Op 30 juni 2011 is de eindrapportage van het Waterplan vastgesteld.

Gemeentelijk rioleringsplan 2015-2020

In het vigerende Gemeentelijk Rioleringsplan staat beschreven hoe de gemeente omgaat met afvalwater, hemelwater en grondwater. De ambities voor de huidige planperiode concentreren

zich met name op het in stand houden van het systeem, het vernieuwen van de basisrioleringsplannen (BRP's) en het uitbouwen van kennis over het functioneren van het systeem door meten en monitoren. Ook wordt de samenwerking en afstemming binnen de (afval)waterketen tussen Lansingerland, de twee hoogheemraadschappen en andere gemeenten in de regio voortgezet en versterkt.

Waar in de voorgaande planperiode de focus lag op maatregelen ter verbetering van het rioolstelsel zullen in deze planperiode nieuwe inzichten worden vergaard waar vervolgens weer nieuwe maatregelen uit zullen volgen. Verder hechten de gemeente belang aan het duurzaam verwerken van hemelwater, zoals het scheiden van schone en vuile waterstromen (daar waar kansen zijn) en het op locatie vasthouden/verwerken van hemelwater. Maar wel vanuit een realistisch oogpunt, waarbij ook de kosten die het met zich mee brengt worden meegewogen.

5.2 Onderzoek

Voor de toekomstige riolering van de nieuwe woning is een verbeterd gescheiden stelsel uitgangspunt. In dit plan komt het hemelwater direct op de watergangen uit, mits het water niet in contact is geweest met oppervlakken vervaardigd van uitloogbare materialen. Wat betreft de verharding wordt het regenwater van de bebouwing vertraagd afgevoerd op het oppervlaktewater. De straat watert eveneens af op het oppervlaktewater.

De kabels, leidingen en het vuilwaterriool worden zoveel mogelijk direct vanaf de Kerkstraat naar de woning geleid.

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard vraagt watercompensatie voor de toename van de verharding. In het vigerende bestemmingsplan heeft de planlocatie grotendeels een bedrijfsbestemming, die grotendeels bebouwd mag worden. De niet-bebouwde gronden mogen volledig verhard worden.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de bouw van één (vrijstaande) woning aan de Kerkstraat, inclusief de daarbij behorende erfverharding en ontsluitingsmogelijkheden. Ten behoeve van de nieuwe woning is één bouwvlak opgenomen, dat geheel bebouwd mag worden. Dit bouwvlak heeft een oppervlak van circa 100 m^2. Daarnaast is te verwachten dat het overige deel van het woonperceel ook gedeeltelijk verhard wordt ten behoeve van parkeervoorzieningen, aan- en uitbouwen, bijgebouwen en sierbestrating. Een vuistregel die gehanteerd wordt is dat dit bij vrijstaande woningen circa 25% van het perceel bedraagt. In totaal komt dit neer op circa 273 m^2. Naast de verharding van het woonperceel wordt er ook verharding aangebracht ten behoeve van de ontsluiting. Dit bedraagt in totaal 252 m^2. Het totale verharde oppervlak zal in de toekomstige situatie circa 625 m^2 bedragen (zie ook onderstaande tabel).

Ontwikkeling	Type verharding:	Berekening:	Toename oppervlakte-verharding in m^2
Woningen	Bebouwing binnen bouwvlak	100% van 100 m^2	100
	Overige verharding	25% van 1.094 m^2	273
Openbare ruimte	Ontsluiting (bestemming 'Verkeer'	100% van 252 m^2	252
Totale verharding toekomstige situatie			**625**
Voormalige bedrijfsbestemming (maximaal 90% bebouwd)			516
Verharding			230
Totale verharding huidige situatie			**747 -/-**
Afname aan verharding			**122**

In de huidige situatie kan 747 m^2 van het plangebied verhard worden. Dat betekent dat de totale oppervlakteverharding in de nieuwe situatie met circa 122 m^2 afneemt. Extra watercompensatie is dan ook niet benodigd.

5.3 Conclusie

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan zal de oppervlakte aan verharding afnemen. Daarnaast heeft de ontwikkeling geen gevolgen voor de aanwezige watergangen. Het vooronterwerpbestemmingsplan is, conform het gestelde in artikel 3.1.1. van het Bro, aan het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard voorgelegd (zie ook hoofdstuk 9 van deze toelichting). De reactie van het Hoogheemraadschap is opgenomen in de nota overleg bestemmingsplan "Achter de kerk, Bleiswijk" die als bijlage bij de toelichting is gevoegd.

Het hoogheemraadschap heeft aangegeven, geen bezwaar te hebben tegen de vaststelling van het plan, omdat het plan geen nadelige invloed heeft op het watersysteem. Het aspect water vormt, gezien het bovenstaande, geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

6 Archeologie en cultuurhistorie

6.1 Archeologie

6.1.1 Kader

Wet op de archeologische monumentenzorg

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Valletta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.

De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van het bodemarchief in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor overweging van archeologievriendelijke alternatieven. De eigen rol van de overheden wordt hierbij steeds belangrijker. Gemeenten moeten rekening houden met archeologie bij nieuwe ruimtelijke plannen.

Gemeentelijk archeologiebeleid

De gemeente Lansingerland beschikt over eigen archeologiebeleid. Op basis van dit archeologiebeleid kan worden bepaald wat de verwachtingswaarde van een bepaald gebied is.

Zone II, hoge verwachting, max. verstoring: 50m2 & 0.30m –MV

Afbeelding 6.1.: uitsnede gemeentelijke archeologische beleidskaart (versie maart 2017)

Op afbeelding 6.1. is te zien dat voor het plangebied een hoge verwachting geldt. Ter plaatse van de gronden met een hoge archeologische verwachtingswaarde, dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd, indien een ontwikkeling groter is dan 50 m^2 en de diepte van de bodemingreep dieper reikt dan 30 cm –mv (maaiveld).

In het bestemmingsplan "Centrum Bleiswijk" is hiertoe een dubbelbestemming "Waarde – Archeologie 2" opgenomen. Deze dubbelbestemming geeft aan dat er geen bouwwerkzaamheden mogen worden verricht die dieper reiken dan 0,30 meter beneden het maaiveld en die een grondoppervlakte bestrijken die groter is dan 50 m^2. Hiervan kan worden afgeweken indien uit archeologisch onderzoek blijkt dat de werkzaamheden niet zullen leiden tot onevenredige aantasting van de archeologische waarden.

6.1.2 Onderzoek en conclusie

De gronden ter plaatse van het voormalige bedrijf, een voormalige kolenopslagplaats, zijn in het verleden reeds geroerd. Niettemin is een verkennend archeologisch onderzoek[4] uitgevoerd. Een vervolgonderzoek wordt niet nodig geacht. Aanbevolen wordt om bij graafwerkzaamheden attent te zijn op eventuele vondsten en bij het aantreffen van zulke vondsten dit onverwijld te melden bij de bevoegde overheid. Bij het bodemonderzoek naar bodemverontreiniging en het schoonmaken van mogelijk vervuilde grond (zie paragraaf 7.3.2.) in het kader van de bouwaanvragen, zullen de archeologische aspecten worden meegenomen.

Omdat een verkennend archeologisch onderzoek is uitgevoerd en hieruit blijkt dat een vervolgonderzoek niet benodigd is, is de dubbelbestemming 'Waarde – archeologie 2' niet opgenomen in het bestemmingsplan.

6.2 Cultuurhistorie

6.2.1 Beleid

Regioprofielen Cultuurhistorie

De provincie Zuid-Holland wil waardevolle cultuurhistorische elementen behouden of inpassen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit richting te geven, zijn Regioprofielen Cultuurhistorie opgesteld. De zestien regioprofielen dienen als een handreiking en sturingskader voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus om cultuurhistorie op te nemen in ruimtelijke plannen. Ze zijn een uitwerking van de algemene richtlijnen voor cultuurhistorie in ruimtelijke plannen zoals die staan in de Provinciale Structuurvisie.

Nota Cultuurhistorie Plus - Lansingerland

De gemeente Lansingerland heeft de ambitie om uit te groeien tot een aantrekkelijke parkstad waarin het goed wonen, werken en recreëren is. Om die ambitie te verwezenlijken voert de gemeente een uitgesproken ruimtelijk kwaliteitsbeleid. Als onderdeel van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid is de Nota Cultuurhistorie Plus (vastgesteld d.d. 26 april 2012) opgesteld. Waar

---

[4] *Bijlage 2: ArcheoMedia, Archeologisch onderzoek aan de Kerkstraat 6 (achterzijde) te Bleiswijk (gemeente Lansingerland), 2010*

mogelijk moeten de uitgangspunten uit de Nota worden vertaald in een juridische regeling in het bestemmingsplan.

6.2.2 Onderzoek en conclusie

Cultuurhistorische waarden in en nabij het plangebied

Het centrum van Bleiswijk wordt in de gemeentelijke Nota Cultuurhistorie Plus gekwalificeerd als historische kern. In de kern staat nog vrij veel historische bebouwing. De kern van Bleiswijk wordt nog geheel door de ringgracht omgeven, die opvallend genoeg nauwelijks zichtbaar is vanuit de openbare ruimte. Rond de hele buitenkant zijn namelijk villa's tegen het talud aan gebouwd. De binnenkant grenst over bijna de gehele lengte aan achtererven. Alleen waar het water een openbare weg kruist, is het water even zichtbaar. De openbare ruimte zou hier zo ingericht kunnen worden dat het water maximaal 'beleefbaar' wordt. Vrijwel alle panden staan met de kap haaks op de weg, en met de voorgevel op de weg georiënteerd. De historische bebouwing langs de linten is daarnaast hoofdzakelijk uitgevoerd in baksteen, die soms wit is gepleisterd. De Dorpsstraat en Kerkstraat zijn tweezijdig en vrijwel aaneengesloten bebouwd. De kerk staat op de kruising, schuin op het stratenpatroon.

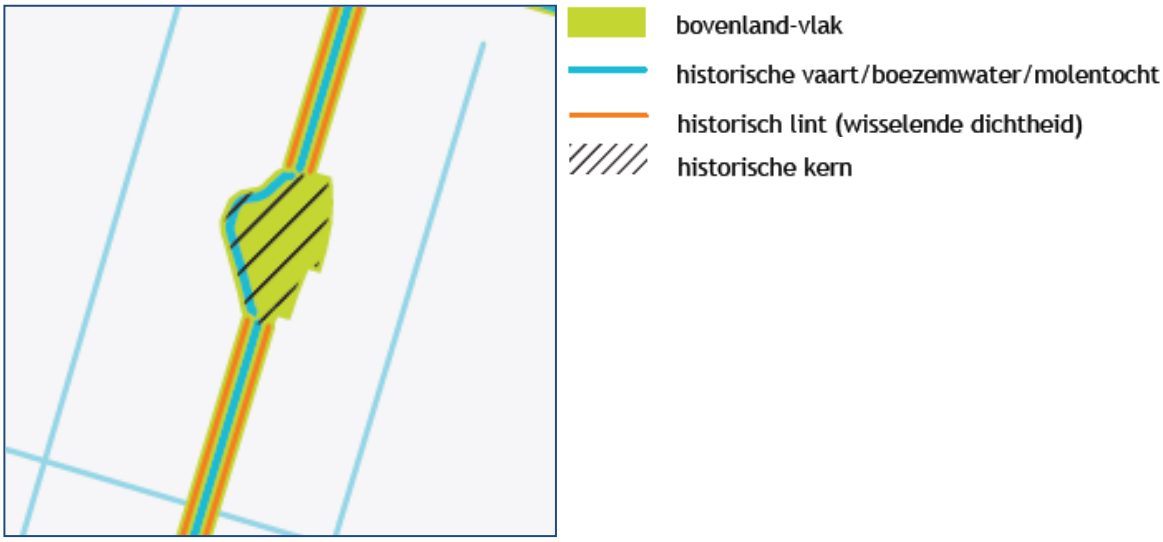
Het ordenend principe en de dragende kwaliteit van Bleiswijk is het duidelijk herkenbare historische dorpslint. De dorpskern ontwikkelde zich waar de Kerkstraat haaks op het historisch lint de Dorpsstraat staat. De Dorpsstraat en Kerkstraat zijn tweezijdig en vrijwel aaneengesloten bebouwd. In het gemeentelijk beleid is vastgelegd dat het dorpse karakter behouden moet blijven. De bestaande karakteristiek vormt daarbij het uitgangspunt.

Afbeelding 6.2.: uitsnede provinciale cultuurhistorische waardenkaart (het plangebied is rood omcirkeld).

Vertaling in bestemmingsplan

Conform de Nota cultuurhistorie plus is het niet wenselijk om bovenland/dijk af te graven of te verhogen. In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is sprake van bovenland; de gehele historische dorpskern van Bleiswijk is immers als zodanig gekwalificeerd (zie afbeelding 6.3.). Hiertoe is in het bestemmingsplan een gebiedsaanduiding 'overige zone - bovenland' opgenomen, alwaar een stelsel geldt dat ziet op het verkrijgen van een vergunning voor grondbewerkingsactiviteiten. Dit betreft een voortzetting van de regeling uit het voorgaande

bestemmingsplan. Het doel hiervan is om het (niveau van het) bovenland te beschermen en in stand te houden. Bij de uitvoering van de nieuwbouwplannen zal waarschijnlijk grondbewerking plaatsvinden. Ten behoeve van een goede afwatering zal het niveau van de begane grond van de nieuwe woningen ongeveer 50 cm boven straatniveau komen te liggen. Deze grondbewerkingen kunnen worden geschaard onder de noemer 'normaal onderhoud en beheer' en zijn derhalve niet omgevingsvergunningplichtig.



Afbeelding 6.3.: uitsnede kaart 'cultuurhistorische elementen en structuren' uit Nota Cultuurhistorie Plus

In het plangebied zelf bevinden zich geen monumenten. Wel is in de directe omgeving van het plangebied is een monument aanwezig, namelijk de kerk aan Kerkstraat 4. De panden op het perceel Kerkstraat 6 hebben een cultuurhistorische waarde. Deze vallen echter buiten het bestemmingsplangebied. Ook de historische vaart en het historische lint liggen buiten het plangebied. Het plangebied is wel gelegen in de historische kern. Door de kleinschaligheid van de voorgenomen ontwikkeling wordt geen afbreuk gedaan aan deze cultuurhistorische elementen en structuren.

7 Milieu

7.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden vanuit diverse milieuaspecten inzichtelijk gemaakt. Waar nodig moet een vertaling plaatsvinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

7.2 M.e.r.-beoordeling

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage of te wel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De bouw van één (vrijstaande) woning aan het perceel aan de Kerkstraat kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen. Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn verderop in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of milieueffectrapportage niet zinvol wordt geacht.

7.3 Bodemkwaliteit

7.3.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Relatie Wabo, Wbb en Woningwet (Ww)

De inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo, 1 oktober 2010) heeft effect op de Wbb en de Woningwet (Ww): in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften dienen in elk geval betrekking te hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

Gemeentelijk bodembeleid

De gemeentelijke Bodemkwaliteitskaart geeft een beeld van de diffuse bodemkwaliteit (ook wel achtergrondkwaliteit genoemd) van de gemeente. In het daaraan gekoppelde Bodembeheerplan is aangegeven welke regels gelden met betrekking tot grondverzet binnen de gemeente. Ook moet in dat kader rekening worden gehouden met de door gemeente Lansingerland vastgestelde bodembeleidsnotitie, als het gaat om grensoverschrijdend grondverzet.

7.3.2 Onderzoek en conclusie

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een bodemonderzoek verricht[5]. Er is ter plaatse sprake van ernstige bodemverontreiniging - van onder meer kolengruis - die functiegericht kan worden gesaneerd. In het kader van aanvragen voor een omgevingsvergunning wordt de bodemverontreiniging functiegericht verwijderd. Als voor de verontreiniging een BUS-melding is gedaan of door Gedeputeerde Staten een besluit is genomen, kan er gebouwd worden. De omgevingsvergunning voor het bouwen kan daarvoor wel worden aangevraagd, maar deze kan pas worden gebruikt nadat de saneringsprocedure is afgerond en goedgekeurd.

[5] Hofstede c.s., milieuadviseurs, rapportnummer scb.blw.09065.rol,8 juli 2009

7.4. Akoestische aspecten

7.4.1 Kader

Onderzoekszone

Behalve langs 30 km/uur-wegen en woonerven bevindt zich overeenkomstig artikel 74 Wgh aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat nieuwe woningen binnen deze zone kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de normen van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

De definities van stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 Wgh. Deze definities luiden:
- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom (bepaald door komgrensborden) met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Langs de Overbuurtseweg is een zone aanwezig van 250 meter (2x1 rijstrook, buitenstedelijk gebied). Deze zone wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

Aangezien er geen zones aanwezig zijn langs de Kerkstraat, Dorpsstraat, Rembrandtlaan en Sportlaan (30 km/uur), is toetsing aan de normen van de Wgh niet nodig. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn deze wegen wel meegenomen in het onderzoek.

Normstelling

Wanneer een nieuwe woning wordt gerealiseerd binnen een zone van een weg, dan mag de geluidsbelasting niet meer bedragen dan de voorkeurswaarde. Indien de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk te zijn of op zwaarwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lansingerland bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden.

In tabel 1 is aangegeven wat de voorkeurswaarde en de maximale ontheffingswaarde is voor nieuwe woningen in stedelijk gebied door wegverkeerslawaai.

Bron	Voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Nieuwe woning	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	63 dB (art. 83, lid 2 Wgh)

Tabel 1: Normstelling wegverkeerslawaai

Reductie geluidsbelastingen wegverkeerslawaai

Volgens artikel 110g Wgh juncto artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (RMG 2006), mag op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen, de berekende geluidsbelastingen op de gevels worden gereduceerd met 2 dB bij wegen met een rijsnelheid van 70 km/uur en hoger en met 5 dB bij

wegen met een rijsnelheid van lager dan 70 km/uur. In dit geval geldt een reductie van 2 dB voor de Overbuurtseweg.

Uit jurisprudentie komt naar voren dat deze reductie niet zondermeer mag worden toegepast voor wegen met een rijsnelheid van 30 km/uur. Om deze reden is voor deze wegen geen rekening gehouden met een reductie.

Hogere waardenbeleid gemeente Lansingerland

De gemeente Lansingerland heeft nadere criteria en voorwaarden gesteld bij het verlenen van hogere waarden. Deze criteria/voorwaarden zijn vastgelegd in de 'Beleidsnota Hogere Waarden', versie 3 d.d. mei 2009.

In de beleidsnota is beschreven dat met een hogere waarde-procedure voor nieuwe woningen alleen kan worden gestart als aan minimaal één van de volgende criteria kan worden voldaan:
- de nieuwe woningen worden verspreid gesitueerd;
- de nieuwe woningen zijn opgenomen in een dorps- of stadsvernieuwingsplan;
- de nieuwe woningen vervullen een akoestische afschermende functie;
- de nieuwe woningen zijn noodzakelijk vanwege grond- of bedrijfsgebondenheid;
- de nieuwe woningen vullen een open plaats op tussen aanwezige bebouwing;
- de nieuwe woningen dienen ter vervanging van bestaande bebouwing.

Bij woningen met een geluidsbelasting van 53 dB of hoger als gevolg van wegverkeer dient, op grond van de beleidsnota, ten minste één geluidsluwe zijde aanwezig te zijn. Bij voorkeur dient aan deze zijde een buitenverblijfsruimte te worden gesitueerd. Onder een geluidsluwe gevel wordt verstaan die zijde van de woning, waarbij de geluidsbelasting per weg afzonderlijk niet hoger is dan de voorkeurswaarde.

Als er geen buitenruimte aanwezig is, wordt met de aanwezigheid van minimaal één geluidluwe gevel voldoende kwaliteit gerealiseerd. De geluidsbelasting ter plaatse van de buitenruimte mag in principe niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidluwe zijde.

Voor woningen met een geluidsbelasting van 53 dB en hoger gelden vanuit het gemeentelijk hogere waarden beleid de volgende eisen.
- geen situering van verblijfsruimte aan hoogst belaste gevel tenzij er overwegende bezwaren zijn van stedenbouw of volkshuisvesting;
- aanwezigheid geluidsluwe gevel en dito buitenverblijfsruimte, tenzij dit niet haalbaar is: dan dient de buitenruimte afsluitbaar te zijn.

Bij het vaststellen van een hogere waarde wordt op grond van artikel 110a Wgh rekening gehouden met cumulatie van geluid. In het beleid is aangegeven dat de cumulatieve geluidsbelasting per aanvraag wordt beoordeeld.

Bouwbesluit 2012

In het Bouwbesluit 2012 is aangegeven wat de karakteristieke geluidswering moet zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden van een nieuwe woning. De geluidsbelasting door wegverkeerslawaai mag in verblijfsgebieden (gebruiksgebied

of een gedeelte daarvan voor het verblijven van personen) niet hoger zijn 33 dB. Voor een bedgebied (verblijfsgebied waarin bedden aanwezig zijn) mag het niet hoger zijn dan 28 dB.

7.4.2 Onderzoek en conclusie

De nieuwe woning naast de Kerkstraat 4a is gelegen binnen de onderzoekszone van de Overbuurtseweg (N209). Derhalve is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het verkeer op de omliggende 30 km-wegen meegenomen in het akoestisch onderzoek.

Uit het akoestisch onderzoek[6] blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de Overbuurtseweg lager is dan de voorkeurswaarde van 48 dB, waarmee voldaan wordt aan de Wet geluidhinder. Het verkeer op de 30 km/uur-wegen samen is eveneens lager dan 48 dB. Verondersteld wordt dat een dergelijke geluidbelasting niet leidt tot belemmeringen. Het vaststellen van hogere waarden is niet benodigd.

7.5 Luchtkwaliteit

7.5.1 Kader

Voor het aspect luchtkwaliteit is de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer) van belang. Voor een bestemmingsplan waarin ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, is het noodzakelijk te toetsen aan de normen van de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarnaast zijn daarin alle ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Naast de introductie van het NSL is het begrip ‘niet in betekenende mate bijdragen’ (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m^3. In dat geval wordt de ontwikkeling als NIBM aangemerkt.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:
- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling wordt aangemerkt als een NIBM-ontwikkeling;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden;
- projectsaldering wordt toegepast.

7.5.2 Onderzoek

Een project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m^3. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen. De voorliggende ontwikkeling voorziet uitsluitend in de realisatie van één nieuwe woning. In de huidige planologische situatie is ter

[6] KuiperCompagnons, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk', 2016

plaatse van het plangebied al een wijzigingsbevoegdheid van toepassing die de realisatie van de woning mogelijk maakt. Ten opzichte van de vigerende situatie zal de verkeersaantrekkende werking in de toekomstige situatie dan ook niet veranderen, hetgeen ook geen negatief effect zal hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse. Verder geldt dat één woning ruimschoots onder de NIBM-grens van 1.500 woningen blijft en derhalve als NIBM-project is aan te merken. Een onderzoek op grond van de Wet luchtkwaliteit is dan ook niet noodzakelijk.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn daarnaast de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald ter plaatse van het plangebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen (Rembrandtlaan en Kerkstraat) de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald. In afbeelding 7.1 zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ weergegeven voor het peiljaar 2015.

Uit de afbeelding blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ ter plaatse van het plangebied de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m^3 (voor NO_2 en PM_{10}) en 25 µg/m^3 (voor $PM_{2,5}$) niet overschrijden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

Afbeelding 7.1: overzicht concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$, peiljaar 2015 (NSL-monitoringstool)

7.5.3 Conclusie

De ontwikkeling in dit plan is aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit is dan ook niet nodig. Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan (artikel 5.16, lid 1 aanhef en onder c Wm).

Daarnaast zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse van het plan de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Een overschrijding van de grenswaarden is dan ook niet te verwachten.

7.6 Milieuzonering

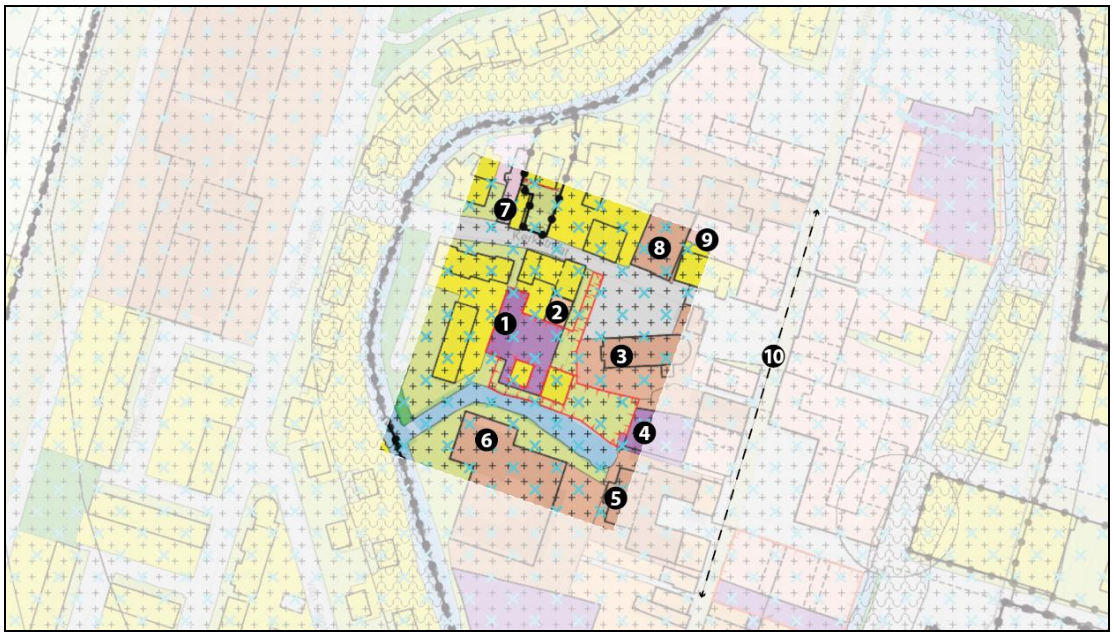
7.6.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

7.6.2 Onderzoek

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt één nieuwe woning mogelijk gemaakt. Bekeken dient te worden of de nieuwe woning de bestaande omliggende inrichtingen en bestemmingen beperkt in hun bedrijfsvoering en of een goed woon- en leefklimaat van de woning gegarandeerd kan worden. Om dit te toetsen, wordt gebruik gemaakt van de richtafstanden, zoals opgenomen in de VNG-brochure.

In afbeelding 7.2 en tabel 2 is weergegeven welke inrichtingen en bestemmingen zich in de omgeving van het plangebied bevinden. Bij ieder bedrijf/perceel is aangegeven tot welke VNG-categorie deze behoren met de bijbehorende richtafstand (tot een rustige woonwijk) en wat het maatgevende aspect (geur, geluid of stof) is. De werkelijke kortste afstand komt ongeveer overeen met de afstand van de inrichtingsgrens tot het bouwvlak van de nieuwe woning.



Afbeelding 7.2: overzicht relevante bedrijvigheid/inrichtingen nabij plangebied

Nr	SBI-Code	Adres	Omschrijving	VNG Cate-gorie	Richt-afstand (in m*)	Werkelijke kortste afstand (in m)	Maatgevend aspect
1	-	Kerkstraat 14	Bedrijfsbestemming	2	30 (10*)	10	Geluid
2	-	Kerkstraat 6	Gemengde bestemming (detailhandel, persoonlijke dienstverlening, zelfstandige kantoren, wonen op de verdieping).	1	10 (0*)	0	Variabel
3	9491	Kerkstraat 2	Kerk	2	30 (10*)	8	Geluid
4	-	Dorpsstraat 54	Bedrijfsbestemming	2	30 (10*)	10	Geluid
5	9491	Dorpsstraat 50-52	Kerk	2	30 (10*)	> 40	Geluid
6	852	Dorpsstraat 44	Basisschool CBS De Poort	2	30 (10*)	+/- 20	Geluid
7	74	Kerkstraat 33 - 37	Kinderopvang De Zonnestraaltjes	2	30 (10*)	> 40	Geluid
8	9499	Kerkstraat 13/15	Clubgebouw de Rank	2	30 (10*)	+/- 40	Geluid
9	9491	Dorpsstraat 72	Het Anker Kerkelijk Centrum	2	30 (10*)	> 40	Geluid
10	-	Dorpsstraat	Diverse voorzieningen	1 en 2	30 (10*)	> 40	Geluid
*gereduceerde richtafstand in verband met gemengd gebied							

Tabel 2: overzicht relevante bedrijvigheid/inrichtingen nabij plangebied

De omgeving van het plangebied kan worden gezien als een ‘gemengd gebied’, op basis van de brochure van de VNG. Een ‘gemengd gebied’ is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Gelet op ligging van het plangebied in het centrum van Bleiswijk en de aldaar aanwezige niet-woonfuncties, is er sprake van een zekere mate van geluidsbelasting en dus verstoring in vergelijking tot een rustige woonwijk. Dat betekent dat (de omgeving van) het plangebied is aan te merken als een gemengd gebied en de indicatieve richtafstand uit de VNG-brochure met één stap teruggebracht mag worden. De gereduceerde richtafstand is in de tabel tussen haakjes weergegeven.

De voorziene woning (inclusief erfbebouwing) ligt op 10 meter van de naastgelegen bedrijfsbestemming (nr. 1) en voldoet daarmee aan de minimale richtafstand die geldt volgens de VNG-brochure in gemengd gebied. Echter op basis van het Besluit omgevingsrecht zou in dit gebied wel vergunningsvrij kunnen worden (aan)gebouwd. Om dit te voorkomen is in de regels bepaald dat voor bewoning bestemde bebouwing niet is toegestaan. De afstand tot de kerk (nr. 3) is 8 meter. Hoewel dit lager is dan de minimale richtafstand van 10 meter, vormt dit geen belemmering voor de voorziene woning. Aan dezelfde zijde van de kerk is namelijk al de woning Kerkstraat 4a op een nog kortere afstand gerealiseerd. De voorziene woning zal daarmee de kerk niet in zijn functie belemmeren. De overige inrichtingen liggen op dusdanige afstand van het plangebied dat zij geen belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van de geprojecteerde woning kan dus gegarandeerd worden. Daarnaast beperkt de nieuwe woning de bedrijfsvoering van omliggende inrichtingen en bestemmingen niet.

7.6.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

7.7 Externe veiligheid

7.7.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid, moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro-besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het Besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van omgevingsvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 meter, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Buiten de 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk. Wel geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maken buiten de 200 m dient in de toelichting aandacht moet worden gegeven aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor zover het binnen het invloedsgebied van de transportroute is gelegen.

Ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Een volledige verantwoording kan bovendien achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
b. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.
c. Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen. Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen een aanvullende verantwoording noodzakelijk is met betrekking tot het al dan niet nemen maatregelen om de effecten van een plasbrand te beperken en de zelfredzaamheid van personen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.
Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

7.7.2 Onderzoek en conclusie

Bij onderzoek naar externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in twee grootheden om het risiconiveau vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot hun omgeving aan te geven: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). De risicobeoordeling betreft onder meer de gevolgen voor kwetsbare bestemmingen (wonen, werken, recreëren).

Hoewel het plangebied binnen 200 meter ligt van de N209, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het groepsrisico verwaarloosbaar, omdat de transportfrequentie gering is. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft deze transportroute ook aangegeven als aanwezige relevante risicobron, maar omdat effecten als gevolg van een incident op de N209 niet reiken tot het plangebied, is alleen geadviseerd goede voorlichting te geven.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

7.8 Overige belemmeringen

Inleidend

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

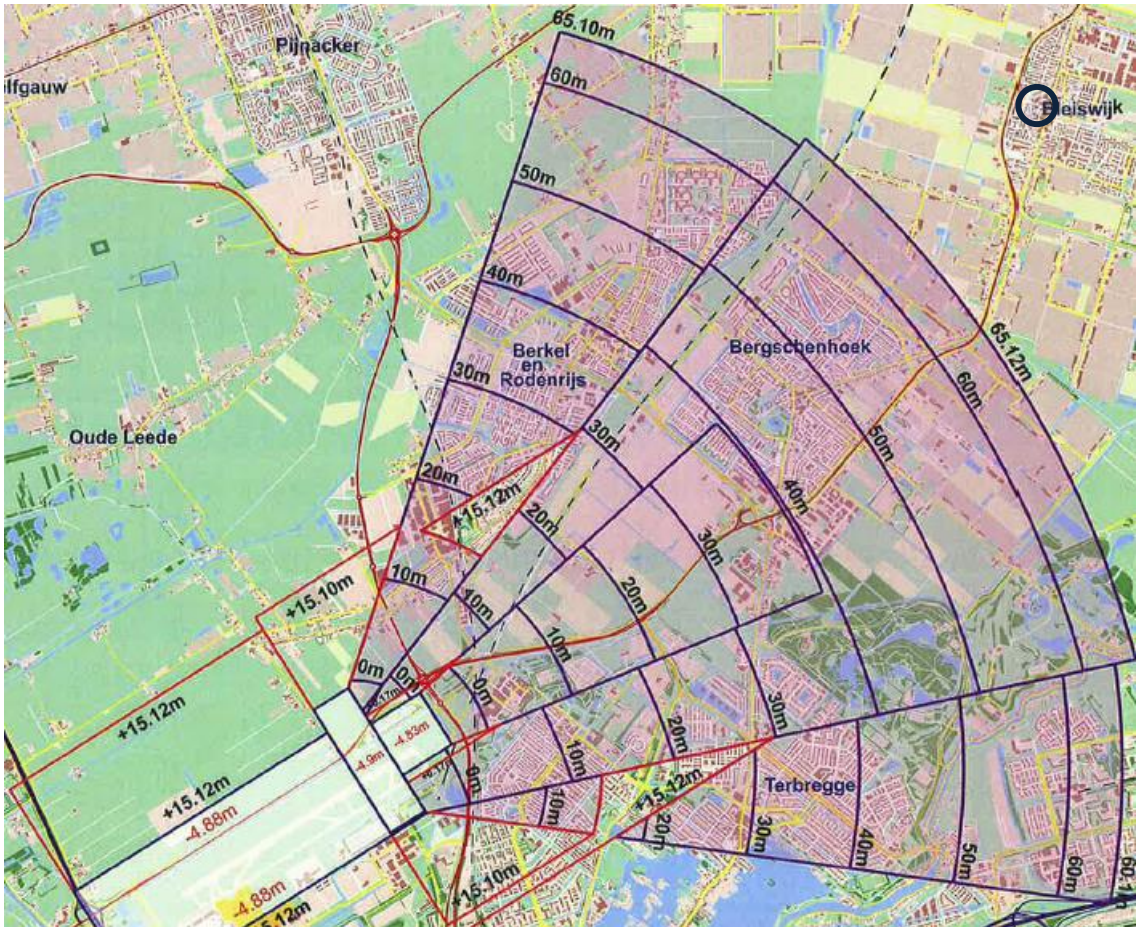
Luchthaven Rotterdam The Hague Airport

Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland

Ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging van luchthaven “Rotterdam The Hague Airport”. zijn technische installaties en systemen op en in de omgeving van het luchtvaartterrein aanwezig. Deze zogenaamde Communicatie, Navigatie en Surveillance (CNS)-infrastructuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Obstakels, zowel vast (gebouwen, windmolens, et cetera) als mobiel (bouwkranen, heistellingen, et cetera) vormen in potentie een bedreiging voor de goede werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren.

Verstoring van de apparatuur maakt de CNS apparatuur minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar waardoor direct de veiligheid van het luchtverkeer wordt beïnvloed. Het is daarom in het belang van de veiligheid van de luchtvaart alles in het werk te stellen om de diverse systemen tegen verstorende obstakels te beschermen. Aan de hand van de internationale burgerluchtvaartcriteria dient beoordeeld te worden of de voorgenomen bouwplannen en werktuigen van invloed zijn op de correcte werking van CNS-hulpmiddelen.

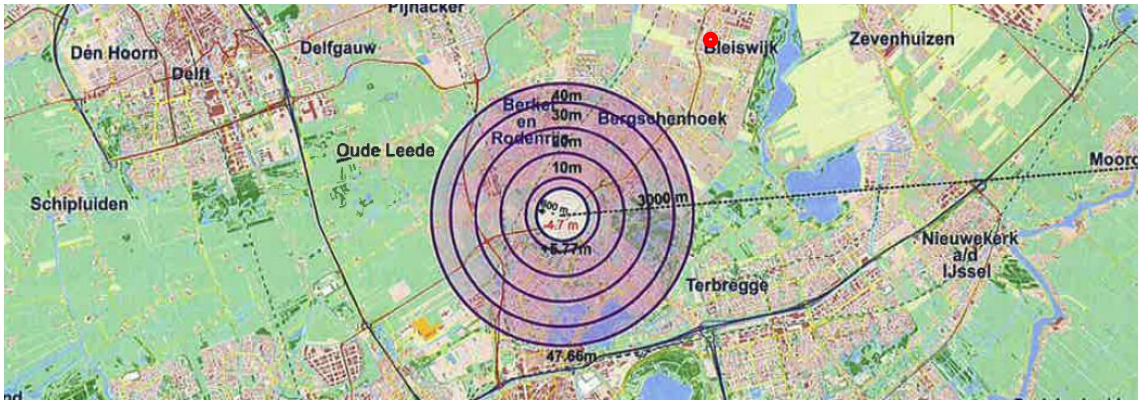
Binnen het plangebied bevindt zich geen toetsingsvlak van de CNS-apparatuur (afbeelding 7.3.). Het is daarom niet nodig een beschermende regeling in het plan op te nemen.



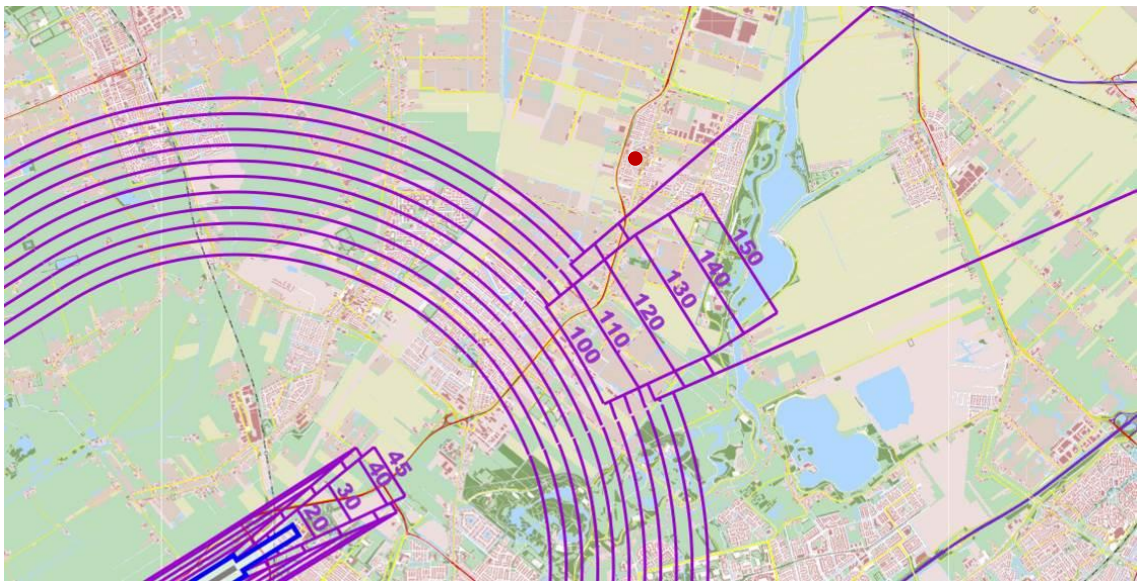
Afbeelding 7.3: toetsingsvlakken ILS 24 met rechtsboven het plangebied omcirkeld

VOR/DME

Nabij het plangebied bevindt zich het toetsingsvlak behorende bij de VOR/DME RTM (Rotterdam). Een VOR (VHF Omni-Directional Radiorange) geeft een vliegtuig koersinformatie en een DME (Distance Measuring Equipment) geeft een vliegtuig afstandsinformatie. Het toetsingsvlak van de VOR/DME kent een 600 m vrije straal gemeten vanaf de basis van de antenne op maaiveldhoogte. Binnen deze straal van 600 m geldt een toetsingshoogte van 0 m; elk op te richten object kan verstoring veroorzaken. Vanaf het 0 meter vlak loopt het toetsingsvlak trechtervormig omhoog tot een hoogte van 47,66 m (NAP) op een afstand van 3 km (zie onderstaande afbeelding 7.4). Het plangebied is niet binnen het toetsingsvlak VOR/DME gelegen. Er is om die reden ook geen vrijwaringszone opgenomen op de verbeelding.



Afbeelding 7.4.: toetsingsvlak VOR/DME. Het plangebied is in rood aangeduid.



Afbeelding 7.5.: uitsnede kaart hoogtebeperkingen invliegfunnel Rotterdam The Hague Airport. Het plangebied is in rood aangegeven.

Invliegfunnel

Bij de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport” hoort een aanvliegroute (invliegfunnel). In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken.

In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken tot de aangegeven hoogtes. De toetsingshoogte ter plaatse van het plangebied bedraagt 130 tot 140 meter boven NAP. In het bestemmingsplan worden echter geen bouwwerken van die hoogte mogelijk gemaakt. Het is daarom niet noodzakelijk dat er voor de invliegfunnel een beschermende regeling in het plan wordt opgenomen.

Akoestiek

Bij de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport” speelt ook het aspect geluid een rol. De maatgevende contour, waarbinnen geen geluidgevoelige bebouwing (zoals woningen) mag worden gerealiseerd, is de zogenaamde 35 KE-contour. Voorliggend plangebied is gelegen buiten de geluidszones van de luchthaven. Er gelden ten aanzien van geluidhinder als gevolg van de luchthaven binnen voorliggend plangebied geen restricties.

7.9 Duurzaamheid

7.9.1 Kader

Nationaal klimaatbeleid

Teneinde de Kyotodoelstellingen te realiseren, is landelijk klimaatbeleid geformuleerd. De korte termijn doelstelling voor Nederland is de uitstoot van de belangrijkste broeikasgassen in de periode van 2008 - 2012 met 6% terug te dringen ten opzichte van 1990. Op de lange termijn wil de overheid de overgang naar een duurzame energiehuishouding bereiken (een aandeel van twintig procent duurzame energie in 2020) en verdere beperking van de CO2-uitstoot realiseren (30% in 2020 ten opzichte van 1990). Dit is verwoord in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4).

De Nederlandse overheid wil de helft van de nodige emissiereductie behalen met binnenlandse maatregelen en de andere helft uit het buitenland met behulp van de flexibele instrumenten uit het Kyotoprotocol.

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen staat voor het ontwikkelen en beheren van de gebouwde omgeving met respect voor mens en milieu zodat kan worden voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder dat voor toekomstige generaties de mogelijkheid wordt ontnomen om ook in hun behoeften te kunnen voorzien. Duurzaam bouwen is daarmee onderdeel van de kwaliteit van de gebouwde omgeving.

Gemeentelijk beleid

Actieprogramma Realistisch Duurzaam

Het actieprogramma is een uitwerking van de startnotitie Realistisch Duurzaam, die de gemeenteraad op 23 april 2015 vaststelde. Die notitie straalde ambitie uit: Lansingerland wil een energieneutrale, klimaatbestendige gemeente worden, waarin op een zo duurzaam mogelijke manier met grondstoffen wordt omgegaan. De notitie stelt ook dat het in de eerste plaats de mensen zijn die deze ambitie moeten waarmaken. Gemeente, bewoners en ondernemers in Lansingerland slaan de handen ineen om dit te bereiken. De gemeente geeft daarin niet alleen het goede voorbeeld, maar krijgt ook een nieuwe rol; als coproducent geeft de gemeente ruimte aan initiatieven van buitenaf, zetten ze in op kennisdeling en stellen ze waar nodig kaders.

Het actieprogramma Realistisch Duurzaam bestaat uit drie programmalijnen:

- Programma 1: Aansluiten bij ontwikkelingen (buiten)
- Programma 2: Zelf actief meedoen (binnen)
- Programma 3: Nieuwe stromen (energietransitie)

In de startnotitie zijn naast de drie programmalijnen ook inhoudelijke speerpunten benoemd: grondstoffen, energie en klimaatadaptatie. De realisatie van deze speerpunten komt in elke programmalijn en in de projecten daarbinnen terug.

7.9.2 Afweging en conclusie

Bij de definitieve uitwerking van het bouwplan zal het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid in acht worden genomen. De toekomstige dakvlakken lenen zich bijvoorbeeld voor de toepassing van zonne-energie. Mogelijk wordt hier in de toekomst toepassing aan gegeven. Daarnaast wordt toepassing gegeven aan de wettelijke verplichtingen op het gebied van duurzaamheid.

Deel D: Uitvoerbaarheid en procedure

8 Uitvoerbaarheid

8.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat op grond van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Met betrekking tot voorgenomen ontwikkeling is tussen de gemeente en de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk.

Gezien het bovenstaande wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd geacht.

8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Met dit bestemmingsplan wordt voorzien in de bouw van één (vrijstaande) woning inclusief erfbebouwing aan de Kerkstraat. De voorgenoemde ontwikkeling kan worden beschouwd als een ‘gebiedseigen’ ontwikkeling, die passend is bij de maat en schaal, alsmede het karakter van de dorpskern. De nieuwe woning komt op de locatie van inmiddels gesloopte, verouderde bedrijfsbebouwing. Daarmee wordt verondersteld dat er voldoende draagvlak is. In het voorgaande bestemmingsplan was al een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor nieuwe woningen. Deze komt grotendeels te vervallen. Het perceel met de bestemming ‘Bedrijf’ aan de Kerkstraat 14 vormt hierop een uitzondering.

Daarnaast wordt in de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen (zie ook hoofdstuk 9 van deze toelichting).

Gezien het bovenstaande wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd geacht.

8.3 Handhavingsaspecten

Inleidend

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening (Wro), de Woningwet (Ww) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Bij overtreding van deze regelgeving moet

gedacht worden aan bouwen zonder omgevingsvergunning voor het bouwen, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke vergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning) en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

Vertaling naar bestemmingsregeling

Bij het opstellen van dit nieuwe bestemmingsplan zijn de gronden vrij gedetailleerd bestemd. Binnen de bestemmingen is weinig flexibiliteit, veel rechtszekerheid en daarmee weinig kans op interpretatieverschillen. Ook zijn de verbeelding, de regels en de toelichting zodanig op elkaar afgestemd dat interpretatieproblemen en problemen met betrekking tot de uitvoering zo veel mogelijk worden voorkomen.

9 Procedure

9.1 Voorbereidingsfase

Vooraankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een procedure van een bestemmingsplan, waarin een ruimtelijke ontwikkeling wordt gefaciliteerd, een vooraankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden. Deze vooraankondiging heeft voor dit plan plaatsgevonden op 7 november 2016.

Inspraak

In Lansingerland worden bestemmingsplannen, waarin ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt die impact kunnen hebben op de omgeving, voorafgaand aan de formele terinzagelegging vaak ook nog voor informele inspraak ter inzage gelegd. Omdat in het voorliggende bestemmingsplan de mogelijk gemaakte ruimtelijke ontwikkeling slechts zeer beperkt van aard is, en de direct omwonenden door de initiatiefnemer reeds rechtstreeks persoonlijk zijn benaderd, is besloten om dit bestemmingsplan niet voor informele inspraak ter inzage te leggen.

Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan diverse overlegpartijen. Hiervan is in de ‘Nota overleg bestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk”’, die is bijgevoegd als bijlage 4 bij deze toelichting, verslag gedaan. Naar aanleiding van de overlegreacties is de toelichting van het bestemmingsplan op twee ondergeschikte onderdelen aangevuld.

9.2 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd en wel van 24 januari tot en met 6 maart 2017. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

9.3 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan op 1 juni 2017 ongewijzigd ten opzichte van het ontwerp vastgesteld. Tegen de genoemde besluiten staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking en kunnen vergunningen worden afgegeven.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

Bijlage 1:

KuiperCompagnons, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
Bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk', 16 september 2016

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk'

16 september 2016

KUIPER COMPAGNONS

Projectgegevens

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
Bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk'
Bleiswijk, gemeente Lansingerland

Opdrachtgever	De heren P.H. Schuddebeurs en B.P. Schuddebeurs
Werknummer	740.303.00
Datum	16 september 2016
Adviseur	**KuiperCompagnons** Projectverantwoordelijke: mevr. W. Verweij BBE Behandeld door: ing. J. Sips Telefoonnummer: 010 - 433 0099

File: j:\740\303\00\3 projectresultaat\milieu\rapport\740.303.00_bp achter de kerk_v04.docm

Inhoudsopgave **blz.**

1 Inleiding **1**

2 Wettelijk kader **2**

2.1 Wet geluidhinder 2
2.2 Hogere waarden beleid gemeente Lansingerland 3
2.3 Bouwbesluit 2012 4

3 Uitgangspunten geluidberekeningen **5**

3.1 Wegverkeersgegevens 5
3.2 Berekeningsmethode 5

4 Berekeningsresultaten **6**

4.1 Overbuurtseweg (N209) 6
4.2 30 km/uur wegen 6
4.3. Cumulatieve geluidbelasting 6

5 Conclusies **7**

Bijlagen

Bijlage 1 - Overzicht wegverkeersgegevens
Bijlage 2 - Overzicht rekenmodel wegverkeerslawaai
Bijlage 3 - Berekeningsresultaten

1 Inleiding

Het voornemen is om een nieuwe woning te realiseren op de braakliggende gronden tussen de woning Kerkstraat 4a en Kerkstraat 6 in Bleiswijk (gemeente Lansingerland). Dit wordt juridisch-planologisch mogelijk gemaakt door het bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk'. De heren Schuddebeurs hebben KuiperCompagnons opdracht gegeven voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai behorende bij dat bestemmingsplan. In de volgende afbeelding is een uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan weergegeven.

Afbeelding 1: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk'.

Geluidhinder

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) en de daarbij behorende rekenregels. De nieuwe woning is gelegen binnen de zone van de Overbuurtseweg (N209). Daardoor is een onderzoek naar wegverkeerslawaai benodigd. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is daarnaast in dit onderzoek ook aandacht besteed aan de mogelijk hinder van het verkeer op de omliggende 30 km/uur wegen. In dit onderzoek zijn de volgende 30 km/uur wegen meegenomen: Kerkstraat, Dorpsstraat, Rembrandtlaan en Sportlaan.

Omdat de locatie niet is gelegen in de zone van een spoorlijn of een gezoneerd industrieterrein spelen de aspecten railverkeerslawaai en industrielawaai in dit bestemmingsplan geen rol. Om die reden zijn deze aspecten buiten beschouwing gelaten.

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken worden achtereenvolgens voor het aspect wegverkeerslawaai het wettelijk kader, de uitgangspunten van de berekening, de berekeningsresultaten en de conclusies behandeld.

2 Wettelijk kader

2.1 Wet geluidhinder

Onderzoekszone
Behalve langs 30 km/uur-wegen en woonerven bevindt zich overeenkomstig artikel 74 Wgh aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat nieuwe woningen binnen deze zone kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de grenswaarden van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

De definities van stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 Wgh. Deze definities luiden:
- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom (bepaald door komgrensborden) met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Langs de Overbuurtseweg is een zone aanwezig van 250 meter (2x1 rijstrook, buitenstedelijk gebied). Deze zone wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

Volgens de Wgh is er langs 30 km/uur-wegen geen zone aanwezig. Vanuit vaste jurisprudentie zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening de omliggende 30 km/uur wegen meegenomen in dit onderzoek, te weten de Kerkstraat, de Dorpsstraat, de Rembrandtlaan en de Sportlaan.

Normstelling
In het geval nieuwe geluidgevoelige objecten, zoals woningen, worden gerealiseerd binnen een zone van een weg, dan mag de geluidbelasting niet meer bedragen dan de voorkeurswaarde. Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk te zijn of op zwaarwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lansingerland (het college van Lansingerland) bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden.

In tabel 1 is aangegeven wat de voorkeurswaarde en de maximale ontheffingswaarde is voor een nieuwe woning in stedelijk gebied door wegverkeerslawaai.

Tabel 1: Grenswaarden wegverkeerslawaai.

	Voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Woning	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	63 dB (art. 83, lid 2 Wgh)

Reductie geluidbelastingen wegverkeerslawaai
Op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst afneemt, mogen de berekende geluidbelastingen op de gevels worden gereduceerd. Volgens artikel 110g Wgh (in samenhang met artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012)

is deze reductie 2 tot 4 dB bij wegen met een rijsnelheid van 70 km/uur en hoger en 5 dB bij wegen met een rijsnelheid van lager dan 70 km/uur.

In het onderstaande overzicht is aangegeven welke reductie is toegepast:
- de resultaten van de Overbuurtseweg zijn met 2 dB gereduceerd voor zover de geluidbelasting zonder correctie kleiner of gelijk is aan 55 dB of groter is dan 57 dB is;
- de resultaten van de Overbuurtseweg zijn met 3 dB gereduceerd voor zover de geluidbelasting zonder correctie 56 dB is;
- de resultaten van de Overbuurtseweg zijn met 4 dB gereduceerd voor zover de geluidbelasting zonder correctie 57 dB is.

Uit jurisprudentie komt naar voren dat deze reductie niet zondermeer mag worden toegepast voor wegen met een rijsnelheid van 30 km/uur. Om deze reden is in dit onderzoek voor deze wegen geen rekening gehouden met een reductie.

2.2 Hogere waarden beleid gemeente Lansingerland

De gemeente Lansingerland heeft nadere criteria en voorwaarden gesteld bij het verlenen van hogere waarden. Deze criteria/voorwaarden zijn vastgelegd in de ‘Beleidsnota Hogere Waarden’, versie 3 van mei 2009.

In de beleidsnota is beschreven dat met een hogere waarde-procedure voor nieuwe woningen alleen kan worden gestart als aan minimaal één van de volgende criteria kan worden voldaan:
- de nieuwe woningen verspreid worden gesitueerd;
- de nieuwe woningen zijn opgenomen in een dorps- of stadsvernieuwingsplan;
- de nieuwe woningen vervullen een akoestische afschermende functie;
- de nieuwe woningen noodzakelijk zijn vanwege grond- of bedrijfsgebondenheid;
- de nieuwe woningen een open plaats opvullen tussen aanwezige bebouwing;
- de nieuwe woningen dienen ter vervanging van bestaande bebouwing.

Voor woningen waar een hogere waarde voor benodigd is, dient op grond van de beleidsnota te beschikken over minimaal één geluidluwe zijde. Bij voorkeur dient aan deze zijde een buitenverblijfsruimte te worden gesitueerd. Onder een geluidluwe zijde wordt verstaan die zijde van de woning, waarbij de geluidbelasting per weg afzonderlijk niet hoger is dan de voorkeurswaarde. Voor wegverkeerslawaai betekent het dat de cumulatieve geluidbelasting niet meer mag bedragen dan 53 dB, waarbij geen rekening is gehouden met de reductie volgens artikel 110g Wgh.

Als er geen buitenruimte aanwezig is, wordt met de aanwezigheid van minimaal één geluidluwe zijde voldoende kwaliteit gerealiseerd. De geluidbelasting ter plaatse van de buitenruimte mag in principe niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidluwe zijde.

Voor woningen met een geluidbelasting van 53 dB en hoger gelden vanuit het gemeentelijk hogere waarden beleid de volgende eisen:
- geen situering van verblijfsruimte aan hoogst belaste gevel tenzij er overwegende bezwaren zijn vanuit stedenbouw of volkshuisvesting;
- aanwezigheid geluidluwe zijde en dito buitenverblijfsruimte, tenzij dit niet haalbaar is: dan dient de buitenruimte afsluitbaar te zijn.

Bij het vaststellen van een hogere waarde wordt op grond van artikel 110a Wgh rekening gehouden met cumulatie van geluid. In het beleid is aangegeven dat de cumulatieve geluidbelasting per aanvraag wordt beoordeeld.

2.3 Bouwbesluit 2012

In het Bouwbesluit 2012 is aangegeven wat de karakteristieke geluidwering moet zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden van een nieuwe woning. De geluidbelasting door wegverkeerslawaai mag in verblijfsgebieden (gebruiksgebied of een gedeelte daarvan voor het verblijven van personen) niet hoger zijn dan 33 dB. Daarbij geldt een minimale eis van 20 dB.

Het bepalen van de geluidwerende voorzieningen met betrekking tot de karakteristieke geluidwering valt buiten de opzet van dit rapport.

3 Uitgangspunten geluidberekeningen

Hierna worden de uitgangspunten voor de berekeningen van het wegverkeerslawaai beschreven. Het gaat om de gehanteerde wegverkeersgegevens en de gebruikte berekeningsmethode.

3.1 Wegverkeersgegevens

Door de gemeente Lansingerland zijn de verkeersgegevens aangeleverd voor de onderzochte wegen. Deze gegevens zijn afkomstig uit de Regionale VerkeersMilieuKaart voor de stadsregio Rotterdam (RVMK 3.1). In dit onderzoek is het prognosejaar 2026 van belang, 10 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan. De ontvangen verkeersgegevens betreft het prognosejaar 2030, welke nagenoeg gelijk blijken te zijn. Om die reden achten wij het prognose jaar 2030 als representatief voor het jaar 2026.

De gehanteerde wegverkeersgegevens voor de onderzochte wegen zijn opgenomen in bijlage 1 'Overzicht wegverkeersgegevens' en voor de ligging van de onderzochte wegen wordt verwezen naar bijlage 2 'Overzicht rekenmodel wegverkeerslawaai'.

3.2 Berekeningsmethode

Voor de bepaling van de geluidbelastingen door het wegverkeer zijn berekeningen uitgevoerd met Standaardrekenmethode 2 overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In het rekenmodel zijn de bronnen (weg), bodemgebieden (akoestisch hard/zacht), objecten (gebouwen, enz.) en toetspunten ingevoerd. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu, versie 3.11. Het ontwikkelde rekenmodel is eveneens opgenomen in bijlage 2 van dit rapport.

Op basis van de GBKN-ondergrond is het rekenmodel ontwikkeld. De hoogte van de gemodelleerde bebouwing en de hoogteligging van de weg ten opzichte van de nieuwe woning is bepaald op hoogte-informatie uit het Actueel Hoogtebestand Nederland en streetview van Google Earth. In de opgestelde rekenmodellen is ervoor gekozen de standaardbodemfactor als akoestisch zacht te beschouwen (Bf =1), waardoor de niet gemodelleerde gebieden akoestisch zacht zijn. Dit heeft tot gevolg dat de gemodelleerde bodemgebieden als akoestisch hard zijn te beschouwen, zoals wegen en trottoirs.

De ligging van deze toetspunten is gekozen ter plaatse van het bouwvlak, waarbinnen de nieuwe woning wordt gerealiseerd. De beoordelingshoogte voor de begane grond bedraagt 1,5 meter, voor de eerste verdieping 4,5 meter en voor de tweede verdieping 7,5 meter. Deze hoogten zijn ten opzichte van het plaatselijke maaiveld.

Berekeningswijze wegverkeerslawaai
Bij toetsing aan de grenswaarden voor wegverkeer wordt in de Wgh gewerkt met een jaargemiddelde etmaalwaarde van het geluidniveau (L_{den}) over alle perioden, te weten de dagperiode (van 07.00 tot 19.00 uur), de avondperiode (van 19.00 tot 23.00 uur) en de nachtperiode (van 23.00 tot 07.00 uur).

4 Berekeningsresultaten

Hierna worden de berekende geluidbelastingen door het verkeer op de onderzochte wegen beschreven. De reductie volgens artikel 110g Wgh is op alle resultaten toegepast. Voor een overzicht van alle berekende geluidbelastingen wordt verwezen naar bijlage 3 'Berekeningsresultaten'.

4.1 Overbuurtseweg (N209)

Als gevolg van het verkeer op de Overbuurtseweg wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 43 dB. Het vaststellen van een hogere waarde is niet aan de orde.

4.2 30 km/uur wegen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting berekend vanwege het verkeer op de omliggende 30 km/uur-wegen. De maximaal berekende geluidbelasting is 39 dB. Vergelijkend met de grenswaarden voor gezoneerde wegen, is de geluidbelasting lager dan de voorkeurswaarde. Hierdoor kan worden gesteld dat het verkeer op deze wegen niet leidt tot belemmeringen.

4.3. Cumulatieve geluidbelasting

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat het verkeer op alle onderzochte wegen gezamenlijk een cumulatieve geluidbelasting veroorzaakt van maximaal 44 dB, waarbij de reductie volgens artikel 110g Wgh niet is meegenomen.

Gelet op deze cumulatieve geluidbelasting, welke maximaal 46 dB bedraagt, dient de karakteristieke geluidwering van de gevels van de nieuwe woning minimaal 13 dB te bedragen om een binnenniveau van 33 dB te garanderen. Het Bouwbesluit 2012 stelt een minimale eis van 20 dB aan de karakteristieke geluidwering. Dit betekent dat de karakteristieke geluidwering van de gevels van de nieuwe woning minimaal 20 dB dient te bedragen.

5 Conclusies

Het voornemen is om een nieuwe vrijstaande woning te realiseren op de braakliggende gronden naast de woning Kerkweg 4a in Bleiswijk (gemeente Lansingerland). De nieuwe woning is gelegen binnen de onderzoekszone van de Overbuurtseweg (N209). Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening het verkeer op de omliggende 30 km-wegen onderzocht.

Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting van het verkeer op de Overbuurtseweg lager is dan de voorkeurswaarde van 48 dB, waardoor het vaststellen van een hogere waarde niet aan de orde is. De geluidbelasting van het verkeer op de omliggende 30 km/uur-wegen samen is eveneens lager dan 48 dB. Deze geluidbelasting leidt derhalve niet tot belemmeringen.

Bijlagen >>>

Bijlage 1 - Overzicht wegverkeersgegevens

Tabel: Wegverkeersgegevens 2030; Bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk'.

Wegvak		Omreken-factor werk-weekdag	Etmaalintensiteit 2030 werkdag [mvt/etm]	Etmaalintensiteit 2030 weekdag [mvt/etm]	Rij-snelheid [km/uur]	Wegdek-type
1	Overbuurtseweg	0,9	21.500	19.350	80	2L ZOAB
2a	Kerkstraat	0,9	100	90	30	klinkers
2b	Rembrandtlaan	0,9	1.400	1.260	30	klinkers
2c	Sportlaan	0,9	1.300	1.170	30	klinkers
2d	Dorpsstraat	0,9	600	540	30	klinkers
2e	Dorpsstraat	0,9	500	450	30	klinkers
2f	Dorpsstraat	0,9	500	450	30	klinkers

Tabel: Wegverkeersgegevens 2030; Bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk'.

Wegvak		Dagperiode			
		Gem. uur [%]	Licht [%]	Middel [%]	Zwaar [%]
1	Overbuurtseweg	6,41	78,84	12,93	8,23
2a	Kerkstraat	6,41	99,57	0,36	0,07
2b	Rembrandtlaan	6,41	98,01	1,59	0,40
2c	Sportlaan	6,41	97,87	1,71	0,43
2d	Dorpsstraat	6,41	88,59	8,40	3,01
2e	Dorpsstraat	6,41	99,89	0,09	0,02
2f	Dorpsstraat	6,41	100,00	0,00	0,00

Tabel: Wegverkeersgegevens 2030; Bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk'.

Wegvak		Avondperiode			
		Gem. uur [%]	Licht [%]	Middel [%]	Zwaar [%]
1	Overbuurtseweg	3,50	84,46	9,50	6,04
2a	Kerkstraat	4,60	99,77	0,19	0,04
2b	Rembrandtlaan	4,57	98,93	0,86	0,21
2c	Sportlaan	4,56	98,85	0,92	0,23
2d	Dorpsstraat	4,37	93,55	4,75	1,70
2e	Dorpsstraat	4,61	99,94	0,05	0,01
2f	Dorpsstraat	4,61	100,00	0,00	0,00

Tabel: Wegverkeersgegevens 2030; Bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk'.

Wegvak		Nachtperiode			
		Gem. uur [%]	Licht [%]	Middel [%]	Zwaar [%]
1	Overbuurtseweg	1,13	70,19	18,20	11,61
2a	Kerkstraat	0,58	98,78	1,01	0,21
2b	Rembrandtlaan	0,60	94,55	4,36	1,09
2c	Sportlaan	0,60	94,16	4,67	1,16
2d	Dorpsstraat	0,70	73,19	19,74	7,07
2e	Dorpsstraat	0,58	99,69	0,25	0,05
2f	Dorpsstraat	0,58	100,00	0,00	0,00

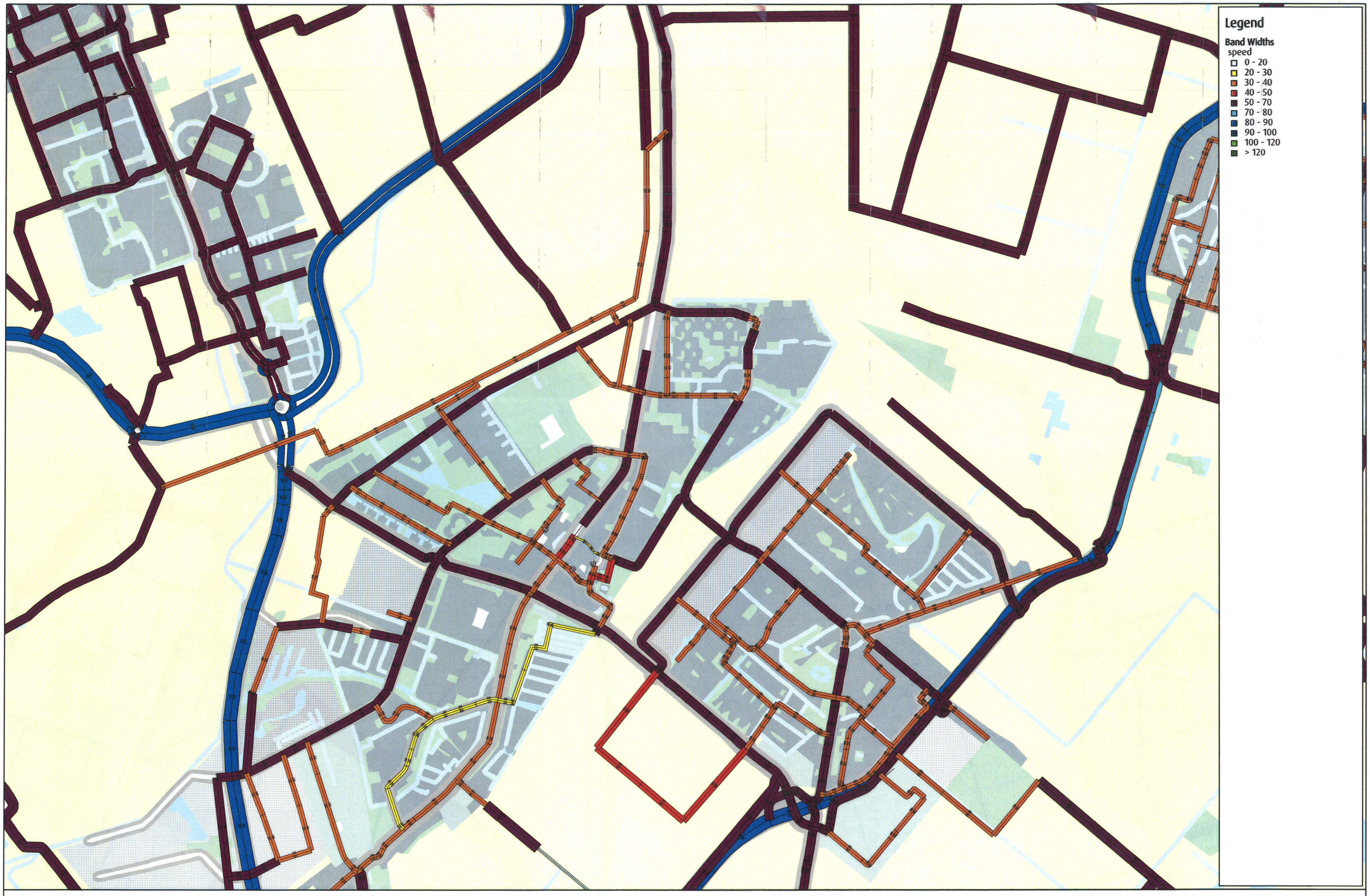
Opmerkingen:
- De verkeersgegevens zijn afkomstig uit de RVMK Stadsregio Rotterdam, versie 3.1.
- De etmaalintensiteit zijn representatief voor een gemiddelde werkdag.
- Aangehouden omrekenfactor van werk- naar weekdag is met de gemeente overeengekomen.
- De klinkerverharding op de Dorpsstraat (wegvak 2e) is niet in keperverband aangelegd.
- De overige klinkerverharding is in keperverband aangelegd.

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Intensiteiten mvt etmaal, 2030 Referentie

Verkeersberekeningen Mobiliteitsbeleid Berkel - Verkeersmodel RVMK31 Stadsregio Rotterdam

Project LRL059/Vs1
Variant 2030_LRL059
by Goudappel Coffeng BV



adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Modelsnelheden, 2030 Referentie

Verkeersberekeningen Mobiliteitsbeleid Berkel - Verkeersmodel RVMK31 Stadsregio Rotterdam

Project LR1059/Vcf
Variant 2030_LR1059
by Goudappel Coffeng BV

Bijlage 2 - Overzicht rekenmodel wegverkeerslawaai

Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [wegverkeerslawaai - Kopie van model] , Geomilieu V3.11

Overzicht rekenmodel wegverkeerslawaai en ligging wegvakken

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Kopie van model

Model eigenschap

Omschrijving	Kopie van model
Verantwoordelijke	joel
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	joel op 4-7-2016
Laatst ingezien door	joel op 12-9-2016
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.11
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijkschermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Bijlage 3 - Berekeningsresultaten

Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [wegverkeerslawaai - Kopie van model] , Geomilieu V3.11

Berekende geluidbelastingen vanwege het verkeer op de Overbuurtseweg (N209)
Reductie volgens artikel 110g Wgh is toegepast

Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [wegverkeerslawaai - Kopie van model] , Geomilieu V3.11

Berekende geluidbelastingen vanwege het verkeer op de omliggende 30 km/uur-wegen
Reductie volgens artikel 110g Wgh is niet toegepast

Bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk'

KuiperCompagnons

Bleiswijk, gemeente Lansingerland

Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [wegverkeerslawaai - Kopie van model] , Geomilieu V3.11

Berekende cumulatieve geluidbelastingen vanwege het verkeer op alle onderzochte wegen

Reductie volgens artikel 110g Wgh is toegepast voor de Overbuurtseweg

Bestemmingsplan 'Achter de kerk, Bleiswijk'

KuiperCompagnons

Bleiswijk, gemeente Lansingerland

Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [wegverkeerslawaai - Kopie van model] , Geomilieu V3.11

Berekende cumulatieve geluidbelastingen vanwege het verkeer op alle onderzochte wegen

Reductie volgens artikel 110g Wgh is niet toegepast

kuiper@kuiper.nl
www.kuiper.nl

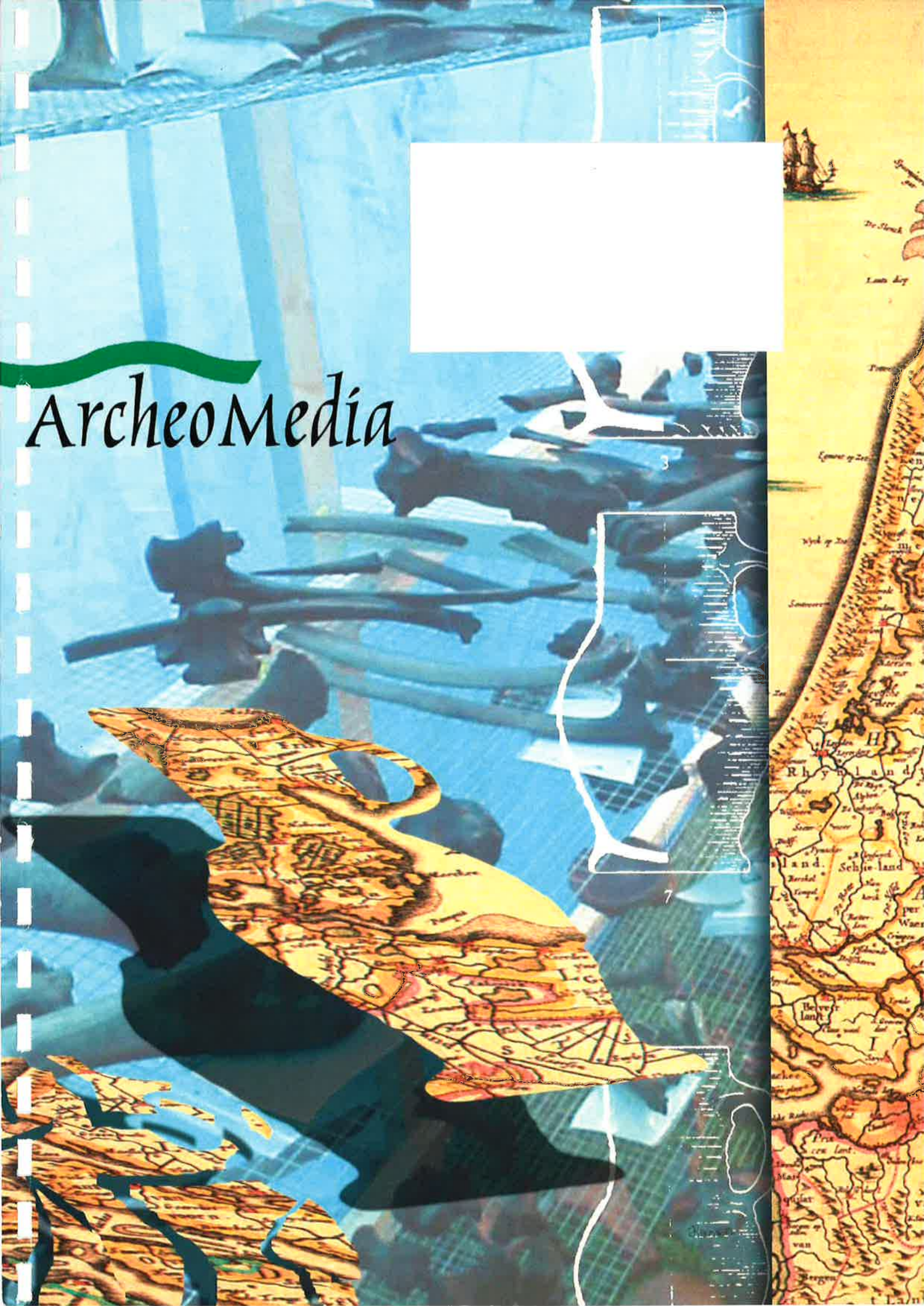
Van Nelle Ontwerpfabriek
Van Nelleweg 3042
3044 BC Rotterdam
T 010 433 00 99
F 010 404 56 69

KUIPER
COMPAGNONS

Bijlage 2:

ArcheoMedia, Archeologisch onderzoek aan de Kerkstraat 6 (achterzijde) te Bleiswijk (gemeente Lansingerland), november 2010

ArcheoMedia



ArcheoMedia

ARCHEOLOGISCH UITVOERINGS- EN ADVIESBUREAU

ArcheoMedia BV
Postbus 333
2910 AH Nieuwerkerk a/d IJssel
Bezoekadres: Essebaan 7
2908 LJ Capelle a/d IJssel
Telefoon: 010 - 2582360
Telefax: 010 - 2582325
Internet: www.archeomedia.nl
ABN AMRO 43.38.99.158

Schuddebeurs Makelaardij OZ
T.a.v. dhr. ing. P.H. Schuddebeurs
Kerkstraat 6
2665 BE Bleiswijk

Uw kenmerk: Ons kenmerk: A10-100-I Capelle aan den IJssel, 27-8-2010

Betreft: rapportage archeologisch onderzoek aan de Kerkstraat 6 (achterzijde) te Bleiswijk (gemeente Lansingerland)

Geachte heer Schuddebeurs,

Hierbij doen wij u toekomen drie exemplaren van het door ArcheoMedia BV uitgevoerde archeologische bureauonderzoek aan de Kerkstraat 6 (achterzijde) te Bleiswijk (gemeente Lansingerland).

Eén exemplaar kunt u bewaren voor uw eigen archief. Eén exemplaar dient te worden overlegd aan de bevoegde overheid ter beoordeling en toetsing in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Indien sprake is van een bestemmingsplanprocedure en de gemeente daarin uw aanspreekpunt is, kunt u twee exemplaren overleggen aan het bevoegd gezag, c.q. de gemeente, die er dan zorg voor draagt dat in het kader van de lopende procedure, één exemplaar aan de archeologische adviseur van het bevoegd gezag ter toetsing wordt toegezonden. Neemt u daarover echter contact op met uw gemeente. Voor het voor u van belang zijnde bevoegd gezag gelieve de administratieve gegevens in het rapport te raadplegen.

De bevoegde overheid kan, om haar moverende redenen, besluiten af te wijken van de conclusies en aanbevelingen die in het rapport zijn opgenomen. Een door de bevoegde overheid ingenomen afwijkend standpunt dient middels steekhoudende argumenten te zijn onderbouwd.

Wij vertrouwen erop u hiermee naar genoegen te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

ArcheoMedia B.V.
drs. Nicole H. van der Ham

Op al onze offertes en opdrachten zijn onze Algemene Voorwaarden voor Verkoop, Levering en Dienstverlening van toepassing zoals gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Rotterdam. K.v.K. – Rotterdam 24297516.
ArcheoMedia is een 50% Arnicon bv/ 50% Care bv onderneming.

ArcheoMedia

RAPPORT A10-100-I

Archeologisch onderzoek aan de Kerkstraat 6 (achterzijde) te Bleiswijk (gemeente Lansingerland)

Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek met boringen

Opdrachtgever:	Schuddebeurs Makelaardij OZ Kerkstraat 6 2665 BE Bleiswijk
contactpersoon:	dhr. ing. P.H. Schuddebeurs tel.: 010 - 521 6667

ArcheoMedia

COLOFON

Projectcode:	A10-100-I
Bestandsnaam:	Archeologisch onderzoek aan de Kerkstraat 6 (achterzijde) te Bleiswijk (gemeente Lansingerland). Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek met boringen.
Datum:	november 2010
Auteur:	drs. N.H. van der Ham
Projectleider:	drs. N.H. van der Ham
Bureauonderzoek:	drs. N.H. van der Ham
Veldonderzoek:	drs. N.H. van der Ham
Redactie:	ing. A.J. Vermeulen en drs. N.H. van der Ham
Digitale uitwerking tekeningen:	M.T. Leenders MA
Archeologische interpretatie:	drs. N.H. van der Ham en drs. A. Wagner
Advisering:	drs. A. Wagner
Autorisatie:	

drs. A. Wagner
senior KNA-archeoloog ArcheoMedia BV
e-mail: wagner@arnicon.nl

©ArcheoMedia BV, archeologisch onderzoeks- en adviesbureau, 2010, Capelle aan den IJssel

ISBN/EAN: 97890-5970-695-8

Niets uit deze uitgave mag vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgevers.

Betrouwbaarheid van archeologisch booronderzoek
Het onderzoek is op zorgvuldige wijze verricht volgens de algemeen gebruikelijke inzichten en richtlijnen, zoals vastgelegd in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (versie 3.2) van het Centraal College van Deskundigen.
Bij ieder bodemonderzoek wordt gestreefd naar een optimale representativiteit. Het onderzoek is gebaseerd op het verrichten van een beperkt aantal boringen tot een beperkte diepte. Daardoor blijft het mogelijk dat lokaal archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn, die tijdens het onderzoek niet naar voren zijn gekomen. Bovendien laten bepaalde archeologische resten, zoals grafvelden en steentijdvindplaatsen, zich lastig ontdekken met behulp van grondboringen. Indien andere methoden, zoals geofysisch onderzoek of het graven van proefsleuven, betere resultaten leveren, kan tot de uitvoering daarvan in overleg besloten worden. In dat geval zal een aanvullende offerte worden uitgebracht. ArcheoMedia BV acht zich niet aansprakelijk voor de eventueel uit bovengenoemde afwijkingen voortvloeiende schade of gevolgen.

Certificering
ArcheoMedia BV heeft sinds 1994 een veiligheidsbeheerssysteem dat voldoet aan de eisen van de VCA. Sinds 1996 voldoet het kwaliteitssysteem van ArcheoMedia BV aan de eisen van de NEN-EN-ISO 9001. Sinds 2003 voldoet het kwaliteitssysteem aan de eisen van de NEN-EN-ISO 9001:2000.
ArcheoMedia BV is door het College voor de Archeologische Kwaliteit en de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap geschikt bevonden voor het verrichten van vergunningsgebonden opgravingswerkzaamheden.

ARNICON CARE VGM CHECKLIST AANNEMERS

ArcheoMedia

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 1

1 ADMINISTRATIEVE GEGEVENS 3

2 AANLEIDING ONDERZOEK EN BELEIDSKADER 4

3 ONDERZOEKSVRAGEN 5

4 BUREAUONDERZOEK 6

5 INVENTARISEREND VELDONDERZOEK 13

6 BEANTWOORDING VAN DE ONDERZOEKSVRAGEN 16

7 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 17

GERAADPLEEGDE BRONNEN EN LITERATUUR 18

BEGRIPPEN EN AFKORTINGEN 19

OVERZICHT VAN GEOLOGISCHE EN ARCHEOLOGISCHE PERIODEN 20

BIJLAGE 1 HUIDIGE SITUATIE EN WIJZIGINGSPLAN

BIJLAGE 2 MILIEUKUNDIGE GEGEVENS

BIJLAGE 3 BOORPUNTENKAART

BIJLAGE 4 BOORSTATEN

ARNICON CARE VGM CHECKLIST AANNEMERS

ArcheoMedia

SAMENVATTING

Naar aanleiding van de plannen voor nieuwbouw op het achtererf van de Kerkstraat 6 te Bleiswijk (gemeente Lansingerland), is door ArcheoMedia BV, in opdracht van Schuddebeurs Makelaardij OZ, een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd.

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat:

- de ondergrond op de onderzoekslocatie zich bevindt op een smalle strook met het Hollandveen Laagpakket, op afzettingen van de Formatie van Naaldwijk, op een tweede Hollandveen Laagpakket, op het Laagpakket van Wormer;
- de onderzoekslocatie volgens de Archeologische Monumentenkaart geen deel uitmaakt van een gebied met een vastgestelde archeologische waarde;
- de onderzoekslocatie volgens de IKAW een lage archeologische trefkans heeft;
- de CHS en de archeologische verwachtingen- en beleidskaart van Lansingerland aan de onderzoekslocatie een hoge waarde toekennen (dorpskern van Bleiswijk);
- van de onderzoekslocatie zelf geen waarnemingen of vondstmeldingen bekend zijn;
- de verwachting op grondsporen en/of vondsten uit de periode ijzertijd/Romeinse tijd/late middeleeuwen tot en met Nieuwe tijd (plaatselijk vanaf het Neolithicum/de bronstijd) middelhoog is;
- de ondergrond van de onderzoekslocatie in de 20e eeuw (deels diep) is verstoord door wisselende bebouwing en een reeds gedempte sloot, die midden over het perceel heeft gelegen.

Uit het verkennende booronderzoek is gebleken dat:

- de aangetroffen bodemopbouw overeenstemt met de verwachting;
- de veentop op ca. 0,25/0,7 m -mv verstoord is door (recente) bouw- en sloopwerkzaamheden;
- dit booronderzoek geen aanwijzingen heeft opgeleverd voor intacte archeologische (vondstrijke) nederzettingen;
- de middelhoge verwachting voor archeologische resten uit de periode ijzertijd/Romeinse tijd/late middeleeuwen tot en met Nieuwe tijd tijdens dit booronderzoek niet bevestigd is.

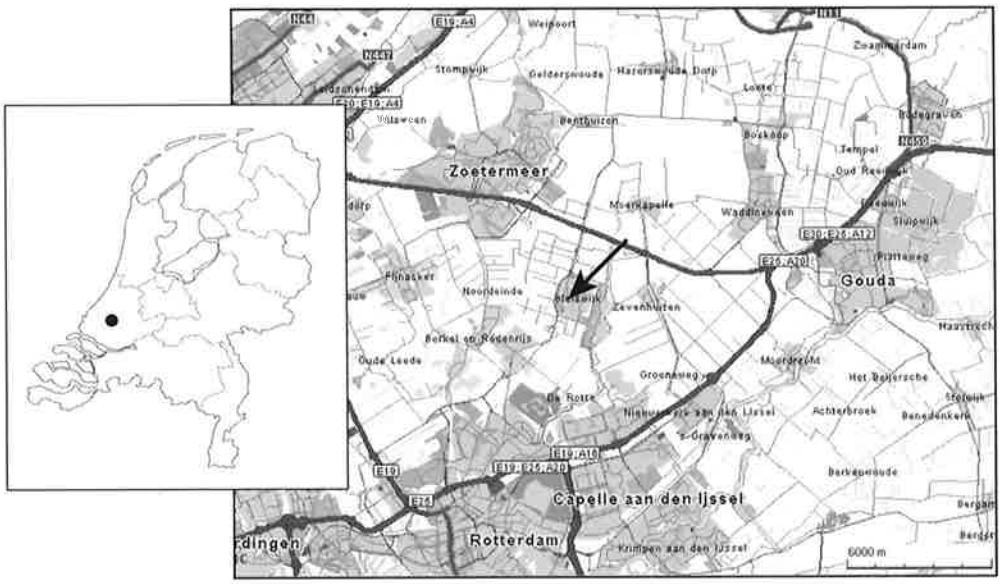
Conclusie
De resultaten van het bureauonderzoek en het inventariserende veldonderzoek geven geen aanleiding tot aanpassingen in de voorgenomen bouwplannen op de onderzoekslocatie.

Aanbevelingen
Op basis van dit booronderzoek wordt een archeologisch vervolgonderzoek op de onderhavige onderzoekslocatie niet noodzakelijk geacht.

Met betrekking tot deze aanbeveling dient contact te worden opgenomen met de bevoegde overheid.

Booronderzoek is gebaseerd op het verrichten van een beperkt aantal boringen tot een beperkte diepte. Daardoor blijft het mogelijk dat lokaal archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn, die tijdens het onderzoek niet naar voren komen. Bovendien laten bepaalde archeologische resten, zoals vuursteenvindplaatsen, grafvelden, water- en/of beerputten, verkavelingspatronen of andere bijzondere toevalsvondsten, zich met behulp van grondboringen lastig ontdekken. Daarom is de kans aanwezig dat (vondstarme) archeologische sporen en vondsten in de bodem aanwezig zijn en dat deze in de uitvoeringsfase van toekomstige bodemingrepen aan het licht komen. Voor dergelijke vondsten bestaat een wettelijke meldingsplicht ex artikel 53 van de Monumentenwet 1988 en de Wet op de archeologische monumentenzorg. Bij graafwerkzaamheden dient men dan ook attent te zijn op eventuele vondsten. De opdrachtgever verplicht de aannemer(s) om attent te zijn op eventuele vondsten en/of sporen tijdens de werkzaamheden en verplicht hen archeologische vondsten onverwijld te melden bij de bevoegde overheid.

ARNICON CARE VCA ISO 9001 VGM CHECKLIST AANNEMERS



Afbeelding 1: regionale overzichtskaart van Bleiswijk met de ligging van de onderzoekslocatie.

ARNICON CARE
VGM CHECKLIST AANNEMERS

ArcheoMedia

1 ADMINISTRATIEVE GEGEVENS

Projectnaam:	Kerkstraat 6 (achterzijde)
Provincie:	Zuid-Holland
Gemeente:	Lansingerland
Plaats:	Bleiswijk
Straatnaam:	Kerkstraat 6
Kadastrale gegevens locatie:	gemeente Bleiswijk, sectie C, perceel 6974
Datum bureauonderzoek	november 2010
Datum veldonderzoek:	23 november 2010
ARCHIS-onderzoeksmeldingsnr.:	43893
Soort onderzoek:	bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek met verkennende boringen
Oppervlakte:	1007 m^2
RD-coördinaten:	x: 96.090, y: 447.313 (NO) x: 96.078, y: 447.269 (ZO) x: 96.038, y: 447.261 (ZW) x: 96.055, y: 447.296 (NW)
Bevoegde overheid:	Gemeente Lansingerland Raadhuislaan 1 2651 DA Berkel en Rodenrijs contactpersoon: dhr. A. Leen tel.: 010 - 800 4000
Adviseur van en toetser namens de bevoegde overheid:	Provincie Zuid-Holland Directie Strategie, Zorg en Cultuur Bureau Cultuur Provinciaal archeoloog drs. R.H.P. Proos Postbus 90602 2509 LP Den Haag tel.: 070 – 44 18 445 / 7302 e-mail: rhp.proos@pzh.nl
Beheer en plaats van vondsten en documentatie:	Provinciaal Depot voor Bodemvondsten Zuid-Holland Kalkovenweg 23 2401 LJ Alphen a/d Rijn contactpersoon: dhr. F. Kleinhuis e-mail: fkleinhuis@pzh.nl De documentatie gaat in kopie naar het e-depot.

ARNICON CARE VGM CHECKLIST AANNEMERS

	[funderingsgreppels, palen, wandstructuren] en eventueel deels stenen bebouwing, waterputten, erfafscheidingen, afvalkuilen), eventueel met bijbehorende graven, kunnen overblijfselen van infrastructuur (wegen, perceelsgreppels e.d.) worden verwacht. Het vondstenspectrum zal voornamelijk bestaan uit hetgeen voor een landelijke agrarische nederzetting gebruikelijk is: (fragmenten van) vaatwerk van aardewerk (handgevormd en vanaf de Romeinse tijd ook gedraaid), evt. metaal vanaf de bronstijd en glas vanaf de ijzertijd, (delen) van kledingaccessoires en sieraden van metaal en been (sieraden ook glas en evt. natuursteen), gereedschappen en overige gebruiksvoorwerpen van metaal, hout, been, aardewerk (bijv. spinklosjes, weefgewichten) en natuursteen (bijv. maalsteen), evt. ook keramisch (baksteen, dakpannen) en/of natuurstenen (leisteen, grind) bouwmateriaal. Naast nederzettingsafval kunnen evt. resten worden aangetroffen die te maken hebben met kleinschalige ambachtelijke activiteiten. Ook kunnen houtskool, verbrande leem, organische en ecologische resten (hout, verbrande en onverbrande pollen en zaden) en fosfaat worden verwacht. In de kern van Bleiswijk zijn meerdere vondsten gedaan van resten uit de late middeleeuwen en de Nieuwe tijd. Deze kunnen vanaf de onderkant van de bouwvoor tot ca. 2 m -mv worden verwacht. Op grond hiervan kan voor deze periode aan de onderzoekslocatie een hoge archeologische verwachting worden toegekend. De op de onderzoekslocatie te verwachten grondsporen kunnen bestaan uit resten van houten en/of (deels) stenen boerderijen met bijgebouwen, water- en evt. beerputten, erfafscheidingen en wegen/infrastructuur (o.a. verkavelingsgreppels, sloten) die gerelateerd kunnen worden aan de vroegste ontginningsperiode (10e/11e eeuw) en de latere landelijke dorpskern. Gezien het aanpalende perceel van de dorpskerk en de kans op historische wijzingen in de perceelindelingen bestaat er een kleine kans op het aantreffen van begravingen op (de oostzijde van) de onderzoekslocatie. Het vondstenspectrum zal niet wezenlijk verschillen van dat van de voorgaande periode(n). Een toevoeging is de kleine kans op het aantreffen van menselijke beenderresten en houten bekistingen. Gelet op de bekende archeologische resten en de resultaten van de historisch-geografische analyse geldt voor resten van bebouwing uit de Nieuwe tijd tot het midden van de 20e eeuw een zeer lage archeologische verwachting, echter een hoge verwachting met betrekking tot infrastructuur (sloten, perceleringsgreppels). De kans op het aantreffen van vondsten van organisch materiaal en van paleo-ecologische resten is sterk afhankelijk van de bodemgesteldheid ter plaatse. Onverbrande vondsten van organisch materiaal en paleo-ecologische resten zullen over het algemeen slechts beneden de grondwaterspiegel kunnen worden aangetroffen. Verbrande vondsten van organisch materiaal en paleo-ecologische resten kunnen daarnaast ook in grondsporen worden aangetroffen.

ARNICON CARE
VGM CHECKLIST AANNEMERS

5 INVENTARISEREND VELDONDERZOEK

Doel:	Het doel van het inventariserende veldonderzoek is het aanvullen en toetsen van het gespecificeerde verwachtingsmodel dat gebaseerd is op het bureauonderzoek. Dit gebeurt met behulp van waarnemingen in het veld, waarbij (extra) informatie wordt verkregen over bekende of verwachte archeologische waarden binnen een onderzoeksgebied. Het bepalen van de aan- of afwezigheid, de aard, de omvang, de datering, de gaafheid, de conservering en de relatieve kwaliteit van de archeologische waarden staan hierbij voorop. Veel gebruikte onderzoeksmethoden zijn oppervlaktekartering, booronderzoek, geofysisch onderzoek en het graven van proefsleuven en proefputten. Het resultaat is een rapport met een waardering en een (selectie-) advies aan de hand waarvan een beleidsbeslissing (meestal een selectiebesluit) genomen kan worden.
Onderzoeksopzet:	Conform de KNA is gekozen voor een inventariserend veldonderzoek door middel van een oppervlaktekartering en een verkennend booronderzoek. Ter plaatse zal vooral gelet worden op mogelijk bewaard gebleven bodem- en bewoningslagen vanaf de late ijzertijd/Romeinse tijd t/m de Nieuwe tijd (plaatselijk vanaf het Neolithicum/de bronstijd) en in welke conditie deze zich bevinden. Het inventariserend veldonderzoek zal zodanig uitgevoerd worden dat een archeologische beoordeling gegeven kan worden ten aanzien van het (toekomstige) gebruik van de locatie.
Verantwoording gekozen onderzoeksmethode:	Booronderzoek is de minst destructieve methode om de archeologische verwachting te toetsen. Met het booronderzoek is het relatief eenvoudig mogelijk om de bodemopbouw te bepalen, alsmede de mate van verstoring van de bodem. De verwachting is dat de archeologische indicatoren die volgens het bureauonderzoek aanwezig kunnen zijn, in de boringen herkend zullen worden. Aan de hand van de resultaten van de boringen kan de archeologische verwachting, indien noodzakelijk, worden bijgesteld.
Oppervlaktekartering:	Voorafgaand aan het uitvoeren van de boringen wordt een oppervlaktekartering uitgevoerd. Bij een oppervlaktekartering wordt het terrein visueel geïnspecteerd op de aanwezigheid van eventuele archeologische indicatoren, zoals aardewerk, metaal, (verbrande) leem, (verbrand) bot en houtskool. Tijdens een terreinverkenning wordt vooral aandacht besteed aan geploegde akkers, molshopen, geschoonde slootkanten en andere bodemontsluitingen voor het doen van oppervlaktevondsten. Ook wordt gelet op hoogteverschillen, verkavelingspatronen en perceelsvormen die een aanwijzing kunnen zijn voor bewoning.
Verkennend booronderzoek:	Boringen worden uitgevoerd volgens een regelmatig verspringend patroon. De onderlinge afstand tussen de boringen is afhankelijk van de situatie en de gewenste nauwkeurigheid. Van de boringen zijn beschrijvingen gemaakt en de opgeboorde grond is geïnspecteerd op de aanwezigheid van archeologische indicatoren. Daarnaast is gelet op de aanwezigheid van fosfaten (uitgespoelde en neergeslagen organische resten) en cultuurlagen (donkergekleurde bodemlagen, die vaak archeologische indicatoren bevatten). Op basis van de aldus verkregen

	gegevens kan een verspreidingskaart van de archeologische waarden in een gebied gemaakt worden. Bij ieder bodemonderzoek wordt gestreefd naar een optimale representativiteit. Het onderzoek is echter gebaseerd op het verrichten van een beperkt aantal boringen tot een beperkte diepte. Daardoor blijft het mogelijk dat lokaal archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn, die tijdens het onderzoek niet naar voren komen. Bovendien laten bepaalde archeologische resten, zoals vuursteenvindplaatsen, grafvelden, water- en/of beerputten, verkavelingspatronen of andere bijzondere toevalsvondsten, zich met behulp van grondboringen lastig ontdekken.
Positie boorpunten:	De locaties van de boorpunten moesten vanwege de bestaande terreinomstandigheden (o.a. onroerend goed, funderingen oude loods, kabels, lopende bouwwerkzaamheden) worden aangepast (bijlage 3).
Boormateriaal:	Bij het booronderzoek is gebruik gemaakt van een Edelmanboor met een diameter van 10 cm en voor boringen dieper dan 1 m –mv is deels gebruik gemaakt van een gutsboor met een diameter van 4 cm.
Minimale boordiepte:	De minimale boordiepte bedroeg ca. 0,5 m –mv (boringen 002, 002a). Deze boringen zijn gestuit.
Maximale boordiepte:	De maximale boordiepte bedroeg ca. 3,8 m –mv (boring 001). Deze boring is gestuit op hout.
x-,/y-coördinaten boringen gemeten met:	De meetpunten zijn ingemeten met een meetwiel (nauwkeurigheid 0,5 m).
z-coördinaten gemeten met:	N.v.t.
Boorbeschrijving:	Conform NEN 5104 (bijlage 4).
Monsters:	Er zijn geen monsters genomen, aangezien archeologisch interessante lagen ontbraken.

Resultaten

Resultaten oppervlaktekartering:	De terreininspectie heeft geen archeologische indicatoren opgeleverd. De onderzoekslocatie was deels voorzien van betontegels en deels met gras overgroeid (afbeeldingen 2 en 4).
Resultaten booronderzoek:	De algemene bodemopbouw is als volgt (ca. m -mv): 0,0 - 0,2,5/0,4 zand, matig grof, licht humeus, deels kleiig, deels puin- en kiezelhoudend, licht(beige)grijs (bouwvoor) 0,25/0,4 - 2,0/3,8 veen, niet veraard, licht hout- en riethoudend, top deels puinhoudend (kolengruis), zwartbruin tot roodoranjebruin De grondwaterspiegel lag op ca. 0,9 m -mv.

Afbeelding 4: impressies van de onderzoekslocatie tijdens het veldonderzoek. Van links naar rechts: kijk in de volle loods vanuit het zuidoosten en slootkant van het achtererf met restanten van de fundering van de voormalige kolenloods vanuit het zuidwesten.

Evaluatie en interpretatie van de boringen:	In de boringen 002 en 002a, aan de zuidoostzijde van de onderzoekslocatie, is in het veen op 0,4/0,55 m -mv gestuit op een laag van geel baksteenpuin. Dit puin kan worden gerelateerd aan de restanten van de romneyloods, waarvoor afbraakpuin van naburige oude bebouwing als fundering is gebruikt.[34] De top van het veen in boring 001 bevat kolengruis, dat herleid kan worden tot het voormalige terreingebruik. In boring 003, ter hoogte van de moestuin van de oude pastorie, lag tussen het zand van de bouwvoor en het onderliggende veen op 0,7 m -mv een matig humeuze en zandige grijze kleilaag, die ook kiezels bevatte. Deze kan worden geïnterpreteerd als de ophooglaag die voor de bouw van de voormalige loods uit 1963 is opgebracht. Gezien de afwezigheid van een veraarde veentop en de aanwezigheid van recente sporen van gebruik in de veentop kan het veen ter plaatse niet als intact worden beschouwd. Archeologische indicatoren ouder dan de recente sloop ontbreken in het opgeboorde materiaal.

[34] Informatie opdrachtgever, tevens eigenaar perceel, november 2010.

ARNICON CARE VCA ISO 9001 VGM CHECKLIST AANNEMERS

6 BEANTWOORDING VAN DE ONDERZOEKSVRAGEN

Voorafgaand aan het onderzoek zijn de volgende onderzoeksvragen opgesteld. Deze worden hieronder puntsgewijs beantwoord:

1	*Worden archeologische resten in het plangebied verwacht c.q. is op de onderzoekslocatie nog een bodemarchief aanwezig? Zo ja, wat is de verwachting voor de onderzoekslocatie wat betreft aard, datering, omvang en ligging van de archeologische resten?* Ter plaatse kunnen sporen en resten worden verwacht uit de periode ijzertijd/Romeinse tijd of (late) middeleeuwen tot en met de Nieuwe tijd (evt. plaatselijk vanaf het Neolithicum). Vanwege de recente verstoringen op het perceel is de archeologische verwachting laag tot middelhoog.
2	*Verschilt de in het veld aangetroffen bodemopbouw van de onderzoekslocatie met de volgens het bureauonderzoek te verwachten bodemopbouw? Zo ja, in welke mate?* Nee, de verwachtingen uit het bureauonderzoek zijn bevestigd.
3	*Wat is de mate van verstoring van de bodemopbouw op de onderzoekslocatie?* De bodem is plaatselijk tot 2,2 m -mv verstoord (recente gedempte sloot). Verder is de top van het aangetroffen veen (vanaf 0,25/0,7 m -mv) geroerd (recent puin).
4	*Zijn er aanwijzingen voor intacte archeologische (vondstrijke) nederzettingen?* Dit booronderzoek heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor intacte archeologische (vondstrijke) nederzettingen.
5	*Dient de archeologische verwachting te worden aangepast?* De archeologische verwachting uit het bureauonderzoek is niet bevestigd. De archeologische verwachting voor deze onderzoekslocatie kan naar 'laag' worden bijgesteld.
6	*In welke mate worden eventueel aanwezige archeologische resten als gevolg van de voorgenomen plannen bedreigd?* Een bedreiging van archeologische resten wordt op grond van de resultaten uit dit booronderzoek niet aannemelijk geacht.
7	*Hoe kan een verstoring als gevolg van de geplande activiteiten door planaanpassing tot een minimum worden beperkt?* Een planaanpassing wordt niet noodzakelijk geacht.

ARNICON CARE VGM CHECKLIST AANNEMERS

7 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Conclusies:	Naar aanleiding van de plannen voor nieuwbouw op het achtererf van de Kerkstraat 6 te Bleiswijk (gemeente Lansingerland), is door ArcheoMedia BV, in opdracht van Schuddebeurs Makelaarsdij OZ, een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd. De resultaten van het bureauonderzoek en het inventariserende veldonderzoek geven geen aanleiding tot aanpassingen in de voorgenomen bouwplannen op de onderzoekslocatie.
Aanbevelingen:	Op basis van dit booronderzoek wordt een archeologisch vervolgonderzoek op de onderhavige onderzoekslocatie niet noodzakelijk geacht. Met betrekking tot deze aanbeveling dient contact te worden opgenomen met de bevoegde overheid. Booronderzoek is gebaseerd op het verrichten van een beperkt aantal boringen tot een beperkte diepte. Daardoor blijft het mogelijk dat lokaal archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn, die tijdens het onderzoek niet naar voren komen. Bovendien laten bepaalde archeologische resten, zoals vuursteenvindplaatsen, grafvelden, water- en/of beerputten, verkavelingspatronen of andere bijzondere toevalsvondsten, zich met behulp van grondboringen lastig ontdekken. Daarom is de kans aanwezig dat (vondstarme) archeologische sporen en vondsten in de bodem aanwezig zijn en dat deze in de uitvoeringsfase van toekomstige bodemingrepen aan het licht komen. Voor dergelijke vondsten bestaat een wettelijke meldingsplicht ex artikel 53 van de Monumentenwet 1988 en de Wet op de archeologische monumentenzorg. Bij graafwerkzaamheden dient men dan ook attent te zijn op eventuele vondsten. De opdrachtgever verplicht de aannemer(s) om attent te zijn op eventuele vondsten en/of sporen tijdens de werkzaamheden en verplicht hen archeologische vondsten onverwijld te melden bij de bevoegde overheid.

ARNICON CARE VCA ISO 9001 VGM CHECKLIST AANNEMERS

GERAADPLEEGDE BRONNEN EN LITERATUUR

Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN), geraadpleegd november 2010 via http://www.ahn.nl.

Archeologische Monumentenkaart (AMK), geraadpleegd november 2010 via ARCHIS.

Archeologische waarnemingen en vondstmeldingen, geraadpleegd november 2010 via ARCHIS.

CHS Zuid-Holland 2010: Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, geraadpleegd november 2010 via http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart_chs.html.

Depuydt, S., 2007: *Archeologisch onderzoek aan de Anthuriumweg 2a te Bleiswijk (gemeente Lansingerland). Bureauonderzoek*, ArcheoMedia rapportnr. A07-497-I, Capelle aan den IJssel.

Gemeente Lansingerland 2010, geraadpleegd november 2010.

Google Earth 2010, geraadpleegd november 2010 via http://www.earth.google.com.

Ham, W. van der, en I. Jacobs (red.), 2004: *Hoge dijken diepe gronden. Land en water tussen Rotterdam en Gouda* Utrecht.

Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW2), geraadpleegd november 2010 via ARCHIS.

KICH 2010, geraadpleegd november 2010 via http://www.kich.nl.

Kerkhof, M., 2009: *Lansingerland. Een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart*, Delftse Archeologische Rapporten 97, definitieve versie november 2009, Erfgoed Delft e.o., Leiden.

Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), versie 3.2, november 2010, Zoetermeer.

Miltenburg, M.G., 2009: *Terrein aan de Kerkstraat 6 te Bleiswijk. Verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740*, Hofstede cs Milieuadviseurs, rapportnr. scb.blw.090605.r01, versie 1, 8 juli 2009, Bilthoven.

Mulder, E.F.J. de, *et al.*, 2003: Geologische overzichtskaart van Nederland.

Riet, A.J.J. van 't, 2005: *'Meeten, boren en besien'. Turfwinning in de buitenrijnse ambachten van het Hoogheemraadschap van Rijnland 1680-1800*, Hilversum.

Staak-Stijnman, S. van der, L.C. Nijdam en M.W.A. de Koning 2005: *Verkennend archeologisch onderzoek Krokussenweg 6 te Bleiswijk*, ArcheoMedia rapportnr. A05-061-I, Capelle aan den IJssel.

Stenvert, R., e.a., 2004: *Monumenten in Nederland: Zuid-Holland*, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zwolle.

Streekarchief Midden-Holland: Gemeentarchief Waddinxveen, november 2010 geraadpleegd via http://www.groenehartarchieven.nl/.

Watwaswaar 2010, geraadpleegd november 2010 via http://watwaswaar.nl/.

ARNICON CARE VCA ISO 9001 VGM CHECKLIST AANNEMERS

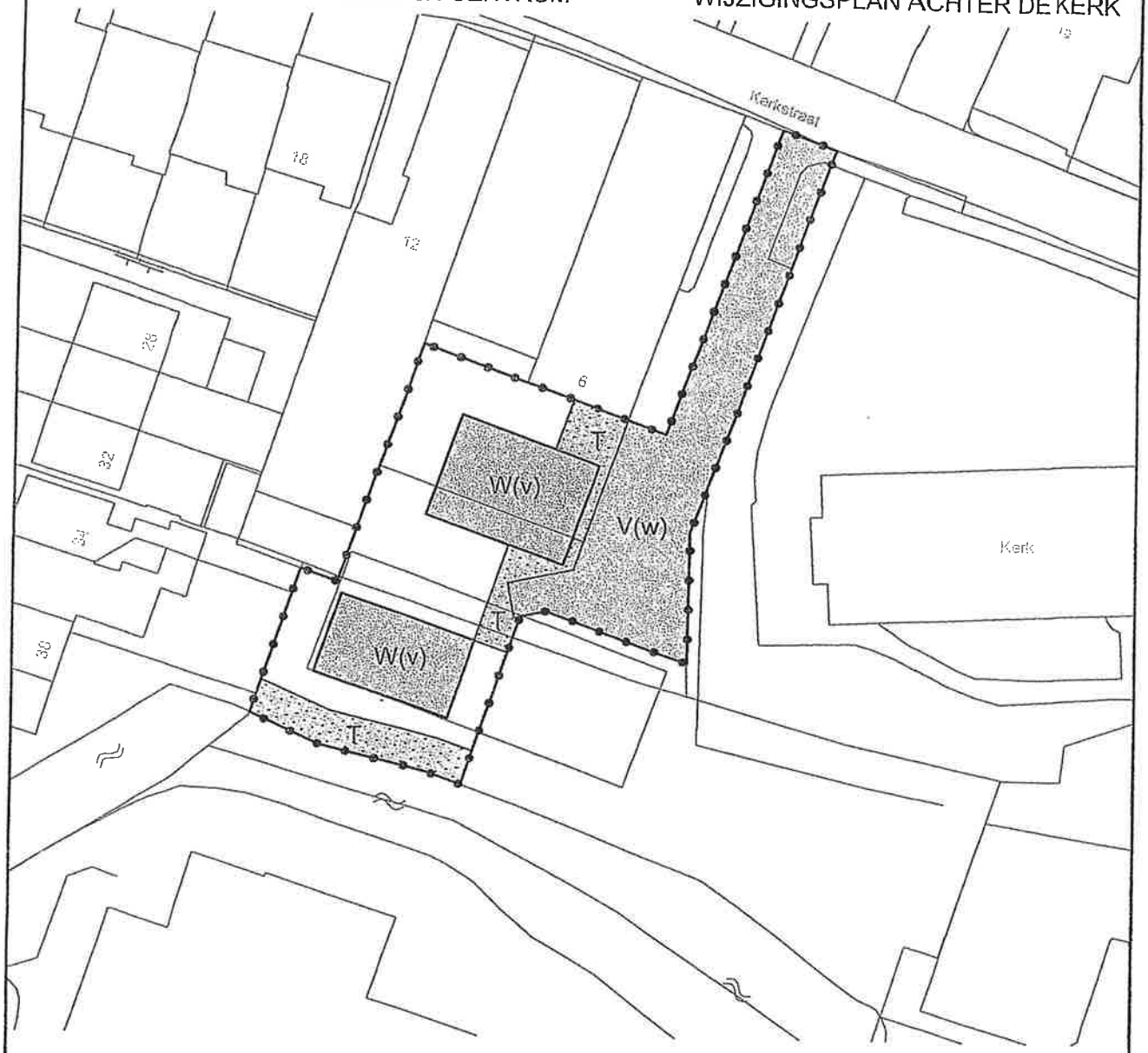
BEGRIPPEN EN AFKORTINGEN

AMK	Archeologische MonumentenKaart. Een kaart waarop vastgestelde archeologische monumenten zijn vermeld.
Archeologische indicator/indicatie	Indicatief archeologisch materiaal, zoals houtskool, verbrande leem, aardewerk en bot, dat bij (boor)onderzoek een aanwijzing kan zijn voor de aanwezigheid, ter plaatse of in de nabijheid, van een archeologische vindplaats (definitie KNA).
ARCHIS	Archeologisch InformatieSysteem. Een archeologische database van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) waarin alle onderzoeks- en vondstmeldingen in Nederland geregistreerd staan.
Bevoegde overheid	De overheid, die het selectiebesluit neemt, het Programma van Eisen laat opstellen en goedkeuring verleent aan een eventueel ontwerp (definitie KNA).
CHS	Cultuurhistorisch HoofdStructuur. Een verzameling van overzichtskaarten van archeologische, geologische, historische en landschappelijke waarden voor verscheidene regio's in Nederland.
Complex	Een uit meerdere met elkaar in ruimte, tijd en functioneel opzicht samenhangende structuren en/of individuele sporen (definitie KNA).
Cultuurlaag	Een licht tot sterk humeuze oude bewoningslaag of afvallaag, ontstaan door menselijke activiteit, met archeologische indicatoren.
CCvD Archeologie	Centraal College van Deskundigen Archeologie.
DGPS	Differential Global Positioning System. Meetapparatuur die via satellieten de exacte coördinaten van een locatie inmeet.
Ex situ	buiten de context van de vindplaats.
(Grond)spoor	een ruimtelijk duidelijk begrensbaar verschijnsel ontstaan door menselijke activiteit (bijvoorbeeld een paalkuil, lijksilhouet of muur) of natuurlijke oorsprong (bijvoorbeeld een boomval). Binnen een spoor kunnen verschillende, duidelijk te onderscheiden eenheden voorkomen (definitie KNA).
IKAW	Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden. Een op geologische structuren gebaseerde kaart van archeologische waarden.
In situ	ter plekke of binnen de context van de vindplaats.
KNA	Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie.
m -mv	meter onder het maaiveld.
m -NAP	meter onder Normaal Amsterdams Peil (: officieel peilmerk).
PvE	Programma van Eisen, goedgekeurd door de bevoegde overheid en de basis van archeologisch onderzoek. Het geeft de probleemstelling en de doelen van de te verrichten werkzaamheden van de vindplaats aan en formuleert de daaruit af te leiden eisen aan het uit te voeren werk.
RCE	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

ARNICON CARE VGM CHECKLIST AANNEMERS

BESTEMMINGSPLAN BLEISWIJK-CENTRUM

WIJZIGINGSPLAN ACHTER DE KERK



BESTEMMINGEN

W(v)	Woningen vrijstaand met bijbehorende erven
V(w)	Wegverkeer
T	Tuin of onbebouwd erf

AANDUIDINGEN

	Grens plan van wijziging
	Bouwvlak
	Bestaande bebouwing en kadastrale gegevens

SCHAAL 1 : 500

GEMEENTE LANSINGERLAND

SCHALKWIJK
stedebouw

a van heensbeekstraat 284
2803 in gouda

e info@schalkwijkstedebouw.nl

t (0182) 535737
m (06) 22297 838
f (0182) 531719

D.D. 23-07-2010

ArcheoMedia

BIJLAGE 2

Milieukundige gegevens

(bron: Miltenburg 2009)

ARNICON CARE VCA ISO 9001 VGM CHECKLIST AANNEMERS

Gemeente	:Bleiswijk	Formaat	Schaal : 1 à 250
Straatnaam	:Kerkstraat 6	A3	Datum : 12 juni 2009
Project	:Verkennend bodemonderzoek		Getekend: E. Pit

Bijlage 2 :Overzicht met boringen en peilbuizen

Hofstede cs
Milieuadviseurs
Rembrandtlaan 31 Postbus 163 3720 AD Bilthoven
Tel-/faxnummer 030 2748040 / 030 2748050
E-mail : info@hofstedeadvies.nl
Website : www.hofstedeadvies.nl

Opdr. nr.	: scb.blw.09065
File nr.	: scb.blw.09065.t01
Tek. nr.	: 1

0 2,5 5 7,5 10 12,5 m.

Verklaring

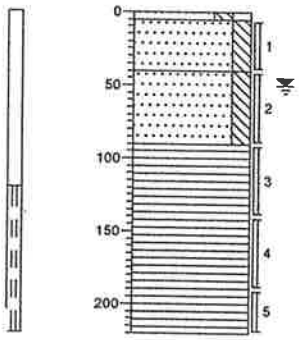
Noord

- Boring (0,5 m-mv)
- Boring (2,0 m-mv)
- Boring met peilbuis
- Begrenzing onderzoeksgebied

D	C	B	A
Gewijzigd			

Boring: 01

Datum: 03-06-2009



gazon

Zand, zeer fijn, matig siltig, matig humeus, matig wortelhoudend, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-40

Zand, zeer fijn, matig siltig, geen olie-water reactie, licht beigebruin, Edelmanboor

-60

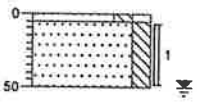
Zand, zeer fijn, matig siltig, geen olie-water reactie, licht grijsgrijs, Edelmanboor

Veen, mineraalarm, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-220

Boring: 02

Datum: 03-06-2009



gazon

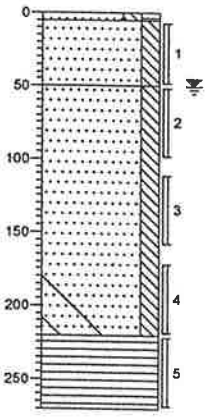
Zand, zeer fijn, matig siltig, matig humeus, matig wortelhoudend, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-50

Zand, zeer fijn, matig siltig, geen olie-water reactie, licht grijsgrijs, Edelmanboor

Boring: 03

Datum: 03-06-2009



gazon

Zand, zeer fijn, matig siltig, matig humeus, matig wortelhoudend, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-50

Zand, zeer fijn, matig siltig, geen olie-water reactie, licht beigebruin, Edelmanboor

Zand, zeer fijn, matig siltig, brokken veen, zwak baksteenhoudend, uiterst puinhoudend, zwak glashoudend, geen olie-water reactie, donker grijsgrijs, Edelmanboor

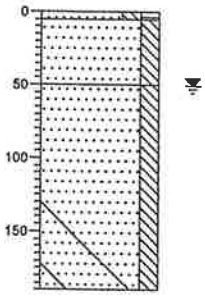
-220

Veen, mineraalarm, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-270

Boring: 03A

Datum: 03-06-2009



gazon

Zand, zeer fijn, matig siltig, matig humeus, matig wortelhoudend, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-50

Zand, zeer fijn, matig siltig, geen olie-water reactie, licht beigebruin, Edelmanboor

Zand, zeer fijn, matig siltig, brokken veen, zwak baksteenhoudend, uiterst puinhoudend, zwak glashoudend, geen olie-water reactie, donker grijsgrijs, Edelmanboor, EB ivm GROF PUIN !!!

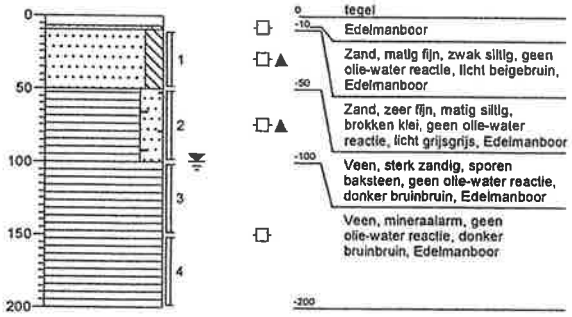
-190

03-06-2009

Projectcode: SCH.BLW.09065

Boring: **08**

Datum: 03-06-2009



03-06-2009

Projectcode: SCH.BLW.09065

ArcheoMedia

BIJLAGE 4

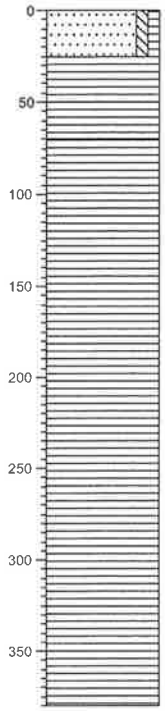
Boorstaten

ARNICON CARE VGM CHECKLIST AANNEMERS

Boring: 001

25-11-2010

X:
Y:



Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, lichtbeige

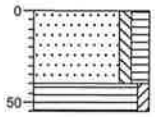
Veen, mineraalarm, zwak plantenhoudend, zwak puinhoudend, bruin, ge bkbrokken, kolengruis, kiezels

Veen, mineraalarm, zwak plantenhoudend, bruin, ht, riet

Boring: 002

25-11-2010

X:
Y:



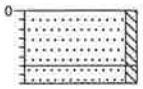
Zand, matig fijn, zwak siltig, matig humeus, zwak puinhoudend, grijsbruin, kiezels

Veen, zwak kleiig, sterk puinhoudend, bruin, ge bkbrokken - Gestuit

Boring: 002A

25-11-2010

X:
Y:



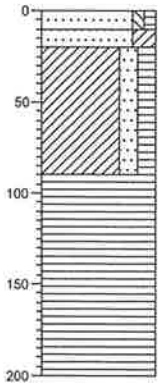
Zand, matig fijn, zwak siltig, grijs

Zand, matig fijn, zwak siltig, sterk puinhoudend, grijs, ge bkpuin - Gestuit

Boring: 003

25-11-2010

X:
Y:



Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, lichtbeige

Zand, matig fijn, kleiig, lichtgrijs

Klei, matig zandig, matig humeus, zwak schelphoudend, zwak puinhoudend, bruingrijs, kiezels

Veen, mineraalarm, zwak plantenhoudend, bruin, ht, riet

Legenda (conform NEN 5104)

grind

- Grind, siltig
- Grind, zwak zandig
- Grind, matig zandig
- Grind, sterk zandig
- Grind, uiterst zandig

zand

- Zand, kleiïg
- Zand, zwak siltig
- Zand, matig siltig
- Zand, sterk siltig
- Zand, uiterst siltig

veen

- Veen, mineraalarm
- Veen, zwak kleiïg
- Veen, sterk kleiïg
- Veen, zwak zandig
- Veen, sterk zandig

klei

- Klei, zwak siltig
- Klei, matig siltig
- Klei, sterk siltig
- Klei, uiterst siltig
- Klei, zwak zandig
- Klei, matig zandig
- Klei, sterk zandig

leem

- Leem, zwak zandig
- Leem, sterk zandig

overige toevoegingen

- zwak humeus
- matig humeus
- sterk humeus
- zwak grindig
- matig grindig
- sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

monsters

- geroerd monster
- ongeroerd monster

overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand
- slib
- water

Bijlage 3:

Hofstede c.s., milieuadviseurs, Verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740, Terrein aan de Kerkstraat 6 te Bleiswijk, rapportnummer scb.blw.09065.r01, 8 juli 2009

Hofstede cs

Milieuadviseurs

Hofstede cs
Milieuadviseurs

Terrein aan de Kerkstraat 6 te Bleiswijk

Verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740

In opdracht van:
De heer P.H. Schuddebeurs, Bleiswijk

Rapportnummer	: scb.blw.09065.r01
Versienummer	: 1
Datum	: 8 juli 2009

Auteur(s)
Mw. ing. M.G. Miltenburg

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
2. Vooronderzoek 4
   2.1 Algemeen 4
   2.2 Historisch-, huidig- en toekomstig gebruik 4
   2.3 Uitgevoerde bodemonderzoeken of -sanering 4
   2.4 Bodemopbouw en geohydrologie 5
   2.5 Onderzoeksopzet 5
3. Verrichte onderzoekswerkzaamheden 6
   3.1 Veldwerk 6
   3.2 Laboratoriumonderzoek 6
4. Onderzoeksresultaten 7
   4.1 Bodemopbouw 7
   4.2 Veldwaarnemingen 7
   4.3 Analyseresultaten 7
5. Samenvatting en conclusies 8

Bijlagen

1. Ligging locatie
2. Situatietekening
3. Boorprofielen
4. Toetsingscriteria
5. Getoetste analyseresultaten
6. Analysecertificaten

1. Inleiding

De heer P.H. Schuddebeurs heeft aan Hofstede c.s. Milieuadviseurs opdracht gegeven voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek ter plaatse van het terrein gelegen achter de Kerkstraat 6 te Bleiswijk.

De bijlagen 1 en 2 geven een overzicht van respectievelijk de regionale ligging van de locatie en de situatie ter plaatse.

Aanleiding voor het bodemonderzoek is de voorgenomen eigendomsoverdracht. Doel van het onderzoek is het verkrijgen van een steekproefsgewijs inzicht in de huidige bodemkwaliteit. Dit om vast te kunnen stellen, of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem belemmeringen oplevert bij het huidige en/of toekomstige gebruik.

In hoofdstuk 2 worden de resultaten van het vooronderzoek en de onderzoeksopzet besproken. Verder wordt in dit rapport achtereenvolgens ingegaan op de verrichte veld- en laboratoriumwerkzaamheden (hoofdstuk 3) en de onderzoeksresultaten inclusief interpretatie (hoofdstuk 4). Het rapport wordt afgesloten met een samenvatting van de verzamelde gegevens en de conclusies (hoofdstuk 5).

Hofstede c.s. Milieuadviseurs is door het Ministerie van VROM erkend als intermediair voor de voorbereiding, begeleiding en evaluatie van bodemsaneringen (certificaat BB-006.1).

2. Vooronderzoek

2.1 Algemeen

Onderstaand is een overzicht opgenomen van de belangrijkste gegevens van de locatie.

Adresaanduiding	:	Kerkstraat 6, 2665 BE Bleiswijk;
Kadastrale aanduiding	:	Gemeente Bleiswijk, sectie C, nummer 6974;
Oppervlakte terrein	:	677 m^2;
Eigenaar	:	De heer P.H. Schuddebeurs;
Coördinaten RDS	:	X = 96.060; Y = 447.280
Bebouwing	:	Op het noordelijke terreindeel is een oude loods gesitueerd met een totale oppervlakte van ca. 200 m^2;
Terreinverharding	:	Tegels (gedeeltelijk).

Het vooronderzoek is uitgevoerd volgens de NEN 5725, op het niveau 'beperkt'. Van de locatie en de direct omliggende percelen zijn gegevens verzameld over het historische-, huidige- en het toekomstige gebruik. Daarnaast is informatie verkregen over de algemene bodemkwaliteit en de regionale bodemopbouw en geohydrologie.

De volgende bronnen zijn geraadpleegd:
- Opdrachtgever;
- Recente kadastrale kaart;
- (Historisch) topografisch kaartmateriaal;
- Eigen onderzoekenarchief;
- Grondwaterkaart van Nederland (TNO-DGV, kaartblad 37 West en Oost);
- Internet: www.bodemloket.nl; www.ahn.nl.

2.2 Historisch-, huidig- en toekomstig gebruik

De locatie ligt in het historische centrum. Van oudsher bestaat de bebouwing hier uit woningen, winkels en kleinschalige bedrijfsruimten. Het woon-/kantoorpand aan de Kerkstraat 6 dateert van eind 19e/begin 20e eeuw. Direct achter het woon-/kantoorpand staat een kleine loods. Iets verder zuidelijk stond voorheen een tweede, grote loods. Het overige deel van het terrein is niet in gebruik. Halverwege het perceel liep in het verleden een sloot, die (deels) is gedempt met voornamelijk puin.

De vader van de opdrachtgever had in het verleden op het terrein en het oostelijk aangrenzende terrein, een handelsbedrijf in vaste en vloeibare brandstoffen. Kolen werden in de zuidelijke, grote loods boven een tegelverharding opgeslagen. Daarnaast vond op het direct oostelijk aangrenzende perceel opslag van petroleum in twee bovengrondse opslagtanks plaats; beide tanks zijn al circa 25 jaar geleden verwijderd.

Er bestaan plannen om, na verkoop, het terrein te herinrichten, waarbij de loods wordt gesloopt en een nieuwe woning wordt gebouwd.

2.3 Uitgevoerde bodemonderzoeken of -sanering

Voor zover bekend heeft op de locatie nooit een bodemonderzoek of bodemsanering plaatsgevonden.

Op het direct oostelijk aangrenzende terrein heeft in mei 2006 een verkennend en aanvullend bodemonderzoek plaatsgevonden (Hofstede cs., rapportnummer scb.blw.06056.r01, d.d. 24 mei 2006). Uit de resultaten van dit onderzoek bleek het volgende:
- plaatselijk is in de grond sprake van een sterke belasting met zink;
- ter plaatse van de gedempte sloot, waar het dempingsmateriaal veel puin en koolresten bevat, is sprake van een sterke belasting met polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK);
- voor het overige zijn de grond en het grondwater in het algemeen hooguit licht belast met de onderzochte parameters.

De sterke verontreiniging met PAK ter plaatse van de gedempte sloot is in september 2006 gesaneerd. Daarbij is circa 85 m^3 dempingsmateriaal ontgraven en afgevoerd. Het saneringsresultaat is gecontroleerd door het nemen van putbodem- en putwandmonters. Aan de westzijde van de ontgraving, richting onderhavige onderzoekslocatie, was zichtbaar dat de sloot verder loopt. Visueel is waargenomen dat hier met name (schoon) puin is gebruikt. Aan deze zijde is voor aanvulling van het gesaneerde deel een folie aangebracht. De werkzaamheden met betrekking tot de sanering zijn omschreven in de rapportage 'Terrein aan de Kerkstraat 6 te Bleiswijk, evaluatieformulier bodemsanering', Hofstede cs., rapportnummer scb.blw.06056.r02, d.d. 21 september 2006. Op 25 januari 2007 heeft de Provincie Zuid-Holland ingestemd met het behaalde saneringsresultaat (kenmerk 945108/B50).

2.4 Bodemopbouw en geohydrologie

De regionale bodemopbouw staat samengevat in tabel 2.1.

Tabel 2.1 Regionale bodemopbouw en geohydrologie

Diepte in m –mv (= NAP -3 m)	Afzetting	Samenstelling	Geohydrologische eenheid
0-15	Westlandformatie	Klei en veen	Slecht doorlatende deklaag
15-40	Formaties van Twente en Kreftenheye	Matig fijn tot grof zand	Eerste watervoerend pakket

Op de locatie is sprake van opkwellend grondwater. In het eerste watervoerend pakket stroomt het grondwater in zuidoostelijke richting.

De locatie ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

In de deklaag en de bovenste helft van het eerste watervoerend pakket komt zoet grondwater voor. Onderin het eerste watervoerend pakket is het grondwater brak.

2.5 Onderzoeksopzet

Het verkennend bodemonderzoek is conform de NEN 5740 uitgevoerd. Gelet op de al beschikbare informatie is het onderzoek verricht volgens de onderzoeksstrategieën 'verdachte deellocatie' (gedempte sloot) en 'kleinschalige onverdachte locatie (ONV)' (overig terrein).

3. Verrichte onderzoekswerkzaamheden

3.1 Veldwerk

Het veldwerk voor het verkennend bodemonderzoek is op 3 juni 2009 uitgevoerd door VCMI uit Beek (certificaat K23753/04). De werkzaamheden bestonden uit het:
- verrichten van vier boringen tot maximaal 0,9 meter beneden maaiveld, één boring tot 2,0 meter beneden maaiveld en één boring tot 2,2 meter beneden maaiveld. In de laatstgenoemde boring is een peilbuis geplaatst met een filter van 1 meter lengte op boordiepte. Ter plaatse van de gedempte sloot zijn twee boringen tot 1,9 meter beneden maaiveld en één boring tot 2,7 meter beneden maaiveld geplaatst. De locaties van de boringen en de peilbuis staan aangegeven op de situatietekening in bijlage 2;
- zintuiglijk beoordelen van de uit de boringen vrijgekomen grond op bodemkundige eigenschappen en op verontreinigingskenmerken;
- nemen van grondmonsters in trajecten van maximaal 0,5 meter;
- nemen van grondwatermonster uit de geplaatste peilbuis.

3.2 Laboratoriumonderzoek

Het laboratoriumonderzoek is uitgevoerd in het laboratorium van Analytico te Barneveld (certificaat L010).

Van een aantal geselecteerde grondmonsters zijn in het laboratorium vijf mengmonsters samengesteld. Twee monsters zijn representatief voor de bovengrond, één mengmonster is representatief voor de ondergrond, één mengmonster is representatief voor het dempingsmateriaal in de sloot en één mengmonster is representatief voor zintuiglijk schone slootbodem onder het dempingsmateriaal. De grondmengmonsters zijn geanalyseerd op het zogenaamde Standaardpakket grond:
- droge stofgehalte;
- negen zware metalen;
- polychloorbifenylen (PCB's);
- minerale olie (GC);
- polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK-10, VROM).

Omdat in één grondmengmonster koper sterk verhoogd en zink en PAK matig verhoogd zijn gemeten, zijn de separate monsters aanvullend geanalyseerd op deze parameters. Van een ander grondmengmonster, waarin een matige belasting met PAK is gemeten, zijn alle monsters aanvullend op PAK geanalyseerd.

Het grondwatermonster is geanalyseerd op het Standaardpakket grondwater:
- zuurgraad (pH) en elektrische geleidbaarheid (EC), veldmetingen;
- negen zware metalen;
- vluchtige aromatische koolwaterstoffen en naftaleen;
- gechloreerde oplosmiddelen (VOCl);
- minerale olie.

Alle monsters zijn voorbehandeld conform AS3000.

Het veldwerk en het laboratoriumonderzoek zijn uitgevoerd conform standaardrichtlijnen (NEN-, NPR- en/of VPR-voorschriften). In afwijking hierop is in verband met de vereiste spoed de grondwatermonstername direct na plaatsing van de peilbuis uitgevoerd. Voor zover er afwijkingen optreden, leidt het niet in acht nemen van de volledige wachttijd in vrijwel alle gevallen tot hogere gemeten gehaltes in het grondwater. Daarmee wordt de verontreinigingssituatie eventueel dus overschat en zeker niet onderschat.

4. Onderzoeksresultaten

4.1 Bodemopbouw

De bij de uitvoering van de boringen gevonden bodemopbouw staat in de vorm van boorprofielen weergegeven in bijlage 3. De bodem bestaat, zo blijkt, tot 0,5 à 1,0 meter beneden maaiveld uit zand met daaronder veen. Ter plaatse van de gedempte sloot is vanaf circa 2,2 meter beneden maaiveld veen aanwezig.

Het niveau van het ondiepe grondwater lag bij de grondwatermonstername op omstreeks 0,5 meter beneden het maaiveld.

4.2 Veldwaarnemingen

In de bovengrond van de boringen geplaatst in de oude loods is tot maximaal 0,4 meter beneden maaiveld een matige bijmenging met kolengruis aangetroffen. Ter plaatse van de gedempte sloot zijn vanaf 0,5 tot omstreeks 2,0 meter beneden maaiveld zwakke tot uiterste bijmengingen aangetroffen met baksteen, puin en glas. Voor het overige zijn geen waarnemingen gedaan die kunnen duiden op bodemverontreiniging. Tijdens het veldonderzoek zijn op het maaiveld of in de bodem geen asbestverdachte materialen waargenomen.

De in het veld gemeten zuurgraad (pH) bedroeg omstreeks 7,3 en de elektrische geleidbaarheid (EC) omstreeks 960 µS/cm. Dit zijn voor de regio normale waarden.

4.3 Analyseresultaten

De getoetste analyseresultaten van de onderzochte grond- en grondwatermonsters staan vermeld in de tabellen van bijlage 5. De analysecertificaten zijn in kopie in bijlage 6 opgenomen.

In de tabellen is aangegeven hoe de gemeten gehalten zich verhouden tot de toetsingswaarden. De toetsingswaarden zijn door het ministerie van VROM opgesteld binnen de Wet bodembescherming. Voor elke stof(groep) zijn er drie toetsingswaarden:

- AW2000/S-waarde, de achtergrondwaarde (AW2000) geldt voor grond / de streefwaarde voor grondwater;
- T- tussenwaarde, het gemiddelde van de AW2000 en I-waarden voor grond of het gemiddelde van de S- en I-waarden van grondwater, criterium voor nader onderzoek;
- I - interventiewaarde, criterium voor ernstige verontreiniging.

In bijlage 4 is een toelichting op de toetsingswaarden opgenomen. De toetsingswaarden zijn voor wat grond betreft bij organische verbindingen en zware metalen afhankelijk van de grondsoort, met correctiefactoren op basis van het gehalte organische stof en (enkel voor metalen) het lutumgehalte (kleifractie).

In dit rapport worden de volgende aanduidingen gebruikt:

- niet verhoogd : beneden de AW2000/S-waarde;
- licht verhoogd : tussen de AW2000/S-waarde en T-waarde;
- matig verhoogd : tussen de T- en I-waarde;
- sterk verhoogd : boven de I-waarde.

Over de analyseresultaten kan het volgende worden opgemerkt.

In de bovengrond nabij de bestaande loods is een dunne laag grond sterk belast met koper en PAK. Ter plaatse van de gedempte sloot, waar het dempingsmateriaal veel puin en baksteen bevat, is sprake van een matig tot sterke belasting met polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK). De ondergrens van deze verontreiniging is vastgesteld op 2,2 meter beneden maaiveld. De grond op het overige terrein is, evenals het grondwater, hooguit licht belast met de onderzochte parameters.

5. Samenvatting en conclusies

Op het terrein achter de Kerkstraat 6 te Bleiswijk is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Aanleiding voor het bodemonderzoek is de voorgenomen eigendomsoverdracht. Doel van het onderzoek is het verkrijgen van een steekproefsgewijs inzicht in de huidige bodemkwaliteit. Dit om vast te kunnen stellen, of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem belemmeringen oplevert bij het huidige en/of toekomstige gebruik.

De locatie ligt in het historische centrum. Het woon-/kantoorpand aan de Kerkstraat 6 dateert van eind 19e/begin 20e eeuw. Direct achter het woon-/kantoorpand staat een kleine loods. Iets verder zuidelijk stond voorheen een tweede, grote loods. Halverwege het perceel liep in het verleden een sloot, die (deels) is gedempt, met voornamelijk puin. In het verleden was op het terrein en het direct oostelijk aangrenzende terrein, een handelsbedrijf in vaste en vloeibare brandstoffen actief. Op dit terrein heeft in mei 2006 een verkennend en aanvullend bodemonderzoek plaatsgevonden. Uit de resultaten van dit onderzoek bleek ter plaatse van de gedempte sloot, waar het dempingsmateriaal veel puin en koolresten bevat, sprake te zijn van een sterke belasting met polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK). De sterke verontreiniging met PAK ter plaatse van de gedempte sloot is in september 2006 gesaneerd.

Het verkennend bodemonderzoek is conform de NEN 5740 uitgevoerd. Gelet op de al beschikbare informatie is het onderzoek verricht volgens de onderzoeksstrategieën 'verdachte deellocatie' (gedempte sloot) en 'kleinschalige onverdachte locatie (ONV)' (overig terrein).

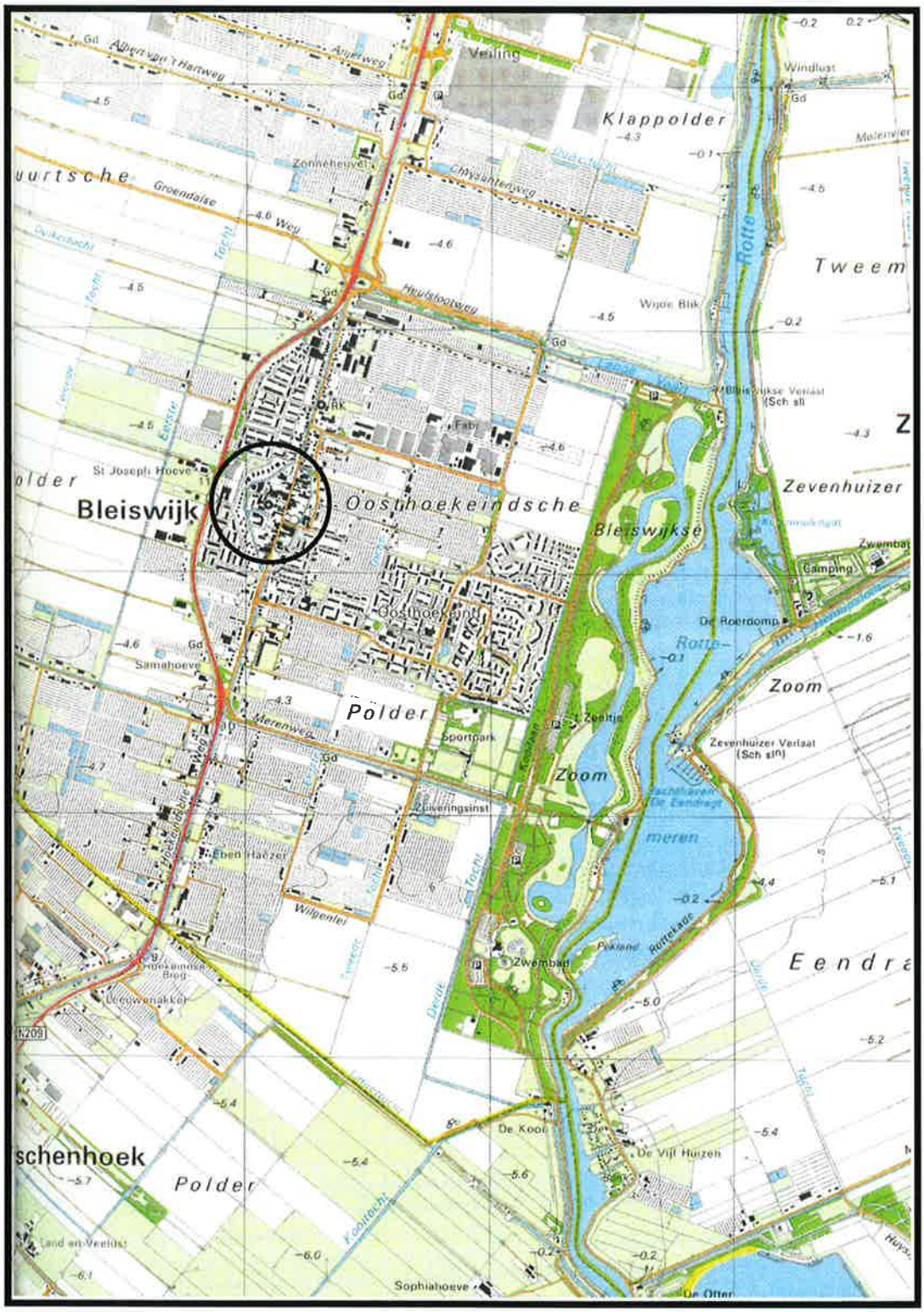
De resultaten van het bodemonderzoek kunnen als volgt worden samengevat:
- de bodem bestaat, zo blijkt, tot 0,5 à 1,0 meter beneden maaiveld uit zand met daaronder veen; ter plaatse van de gedempte sloot is vanaf circa 2,2 meter beneden maaiveld veen aanwezig.
- in de bovengrond ter plaatse van de oude loods is tot maximaal 0,4 meter beneden maaiveld een matige bijmenging met kolengruis aangetroffen. Ter plaatse van de gedempte sloot zijn vanaf 0,5 meter zwakke tot uiterste bijmengingen aangetroffen met baksteen, puin en glas;
- in de bovengrond nabij de bestaande loods is een dunne laag grond (met een dikte van circa 0,2 meter) sterk belast met koper en PAK. De horizontale omvang van deze verontreiniging is, in overleg met de opdrachtgever nog niet afgeperkt. Ter plaatse van de gedempte sloot, waar het dempingsmateriaal veel puin en baksteen bevat, is sprake van een matig tot sterke belasting met polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) tot 2,2 meter beneden maaiveld. De totale omvang van deze verontreiniging wordt geschat op 45 m^3.
- de grond op het overige terrein is licht belast met de onderzochte parameters;
- het grondwater is licht belast met de onderzochte parameters.

Omdat op de locatie meer dan 25 m^3 sterk belast materiaal voorkomt, is volgens de criteria uit de Wet Bodembescherming sprake van een 'ernstig geval van bodemverontreiniging'. In de huidige situatie wordt de verontreiniging aan de bovenzijde afgedekt door bebouwing en verharding, zodat er geen risico's optreden voor mensen, dieren en planten. De vastgestelde verontreiniging heeft een immobiel karakter en komt voor in een slecht doorlatende grondslag, zodat ook het risico op verspreiding via het grondwater kan worden uitgesloten. Bij handhaving van de huidige terreininrichting zijn saneringsmaatregelen niet spoedeisend.

Vanwege herinrichting van de locatie ten behoeve van woningbouw zal de bodemverontreiniging moeten worden gesaneerd. Het vigerende bodemsaneringsbeleid staat toe dat een immobiele verontreiniging niet (geheel) wordt verwijderd maar 'functiegericht' wordt gesaneerd. Afhankelijk van het toekomstige bouw- en aanlegpeil zal verontreinigde grond moeten worden afgevoerd, herschikt of worden afgedekt door een bovenafdichting (vloer, verharding of leeflaag). Voorafgaand aan de bodemsanering dient de Provincie Zuid-Holland de te nemen maatregelen goed te keuren. Waarschijnlijk kan daarvoor de verkorte procedure in het kader van het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) worden gevolgd (proceduretijd vijf weken).

Hofstede cs
Milieuadviseurs

Bijlage 1: ligging locatie


Veiling
Klappolder
Windlust
Tweem
Zevenhuizer
Zoom
Bleiswijk
Oosthoekeindsche
Bleiswijkse
Polder
Zoom
meren
Eendra
schenhoek
Polder
Rotte
Zwembad
Camping
De Roerdomp
Zevenhuizer Verlaat
(Sch sl)
Bleiswijkse Verlaat
(Sch sl)
St Joseph Hoeve
Samahoeve
Sportpark
Zeeltje
Eben Haezer
Wilgenlei
Zwembad
De Koon
De Vijf Huizen
Sophiahoeve
De Otter
Zonneheuvel
Wijde Blik
Fabr
Rk
K209

Hofstede cs
Milieuadviseurs

Bijlage 2: situatietekening

Noord

Verklaring

- 7 Boring (0,5 m-mv)
- 8 Boring (2,0 m-mv)
- 1 Boring met peilbuis
- Begrenzing onderzoeksgebied

D	C	B	A
Gewijzigd			

De heer P.H. Schuddebeurs, Bleiswijk

Locatie	:Bleiswijk	Formaat	Schaal : 1 à 250
Straatnaam	:Kerkstraat 6	A3	Datum : 12 juni 2009
Project	:Verkennend bodemonderzoek		Getekend: E. Pit

Bijlage 2 :Overzicht met boringen en peilbuizen

Hofstede cs
Milieuadviseurs
Rembrandtlaan 31 Postbus 163 3720 AD Bilthoven
Tel-/faxnummer 030 2748040 / 030 2748050
E-mail : info@hofstedeadvies.nl
Website : www.hofstedeadvies.nl

Opdr. nr. : scb.blw.09065
File nr. : scb.blw.09065.t01
Tek. nr. : 1

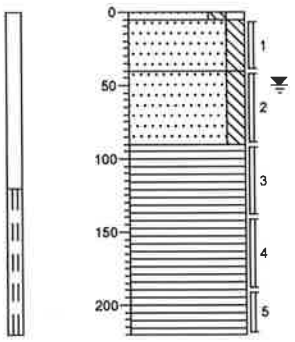
0 2,5 5 7,5 10 12,5 m.

Hofstede cs
Milieuadviseurs

Bijlage 3: boorprofielen

Boring: 01

Datum: 03-06-2009



0 gazon

-5 Zand, zeer fijn, matig siltig, matig humeus, matig wortelhoudend, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-40 Zand, zeer fijn, matig siltig, geen olie-water reactie, licht beigebruin, Edelmanboor

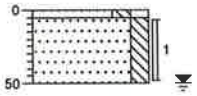
-90 Zand, zeer fijn, matig siltig, geen olie-water reactie, licht grijsgrijs, Edelmanboor

Veen, mineraalarm, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-220

Boring: 02

Datum: 03-06-2009



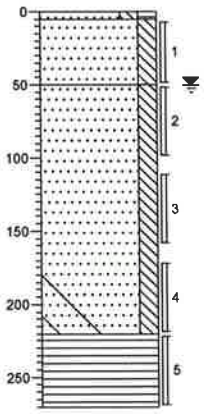
0 gazon

-5 Zand, zeer fijn, matig siltig, matig humeus, matig wortelhoudend, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-50 Zand, zeer fijn, matig siltig, geen olie-water reactie, licht grijsgrijs, Edelmanboor

Boring: 03

Datum: 03-06-2009



0 gazon

-5 Zand, zeer fijn, matig siltig, matig humeus, matig wortelhoudend, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-50 Zand, zeer fijn, matig siltig, geen olie-water reactie, licht beigebruin, Edelmanboor

Zand, zeer fijn, matig siltig, brokken veen, zwak baksteenhoudend, uiterst puinhoudend, zwak glashoudend, geen olie-water reactie, donker grijsgrijs, Edelmanboor

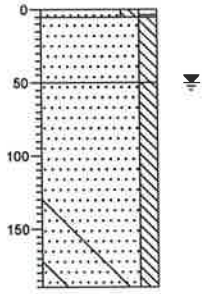
-220

Veen, mineraalarm, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-270

Boring: 03A

Datum: 03-06-2009



0 gazon

-5 Zand, zeer fijn, matig siltig, matig humeus, matig wortelhoudend, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-50 Zand, zeer fijn, matig siltig, geen olie-water reactie, licht beigebruin, Edelmanboor

Zand, zeer fijn, matig siltig, brokken veen, zwak baksteenhoudend, uiterst puinhoudend, zwak glashoudend, geen olie-water reactie, donker grijsgrijs, Edelmanboor, EB ivm GROF PUIN !!!

-190

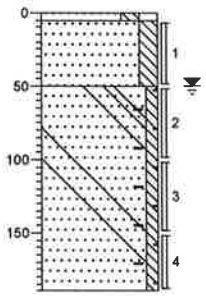
03-06-2009

Projectcode: SCH.BLW.09065

Hofstede cs

Boring: 04

Datum: 03-06-2009



0 gazon

Zand, zeer fijn, matig siltig, matig humeus, matig wortelhoudend, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

-50

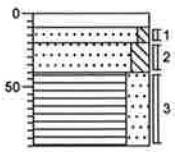
Zand, zeer fijn, matig siltig, geen olie-water reactie, licht grijsbruin, Edelmanboor

Zand, matig fijn, zwak siltig, brokken veen, uiterst puinhoudend, matig baksteenhoudend, zwak glashoudend, geen olie-water reactie, donker grijsgrijs, Edelmanboor, EB ivm GROF PUIN !!!

-190

Boring: 05

Datum: 03-06-2009



0 tegel

-10 Edelmanboor

-20

Zand, matig fijn, zwak siltig, geen olie-water reactie, licht beigebruin, Edelmanboor

-40

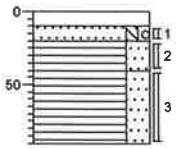
Zand, zeer fijn, matig siltig, brokken klei, matig kolengruishoudend, geen olie-water reactie, licht grijsgrijs, Edelmanboor

-90

Veen, sterk zandig, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

Boring: 06

Datum: 03-06-2009



0 tegel

-10 Edelmanboor

-20

Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, geen olie-water reactie, licht beigebruin, Edelmanboor

-40

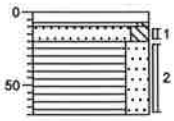
Veen, sterk zandig, sterk kolengruishoudend, geen olie-water reactie, donker grijsbruin, Edelmanboor

-90

Veen, sterk zandig, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

Boring: 07

Datum: 03-06-2009



0 tegel

-10 Edelmanboor

-20

Zand, matig fijn, zwak siltig, geen olie-water reactie, licht beigebruin, Edelmanboor

-70

Zand, zeer fijn, matig siltig, matig kolengruishoudend, geen olie-water reactie, licht grijsgrijs, Edelmanboor

Veen, sterk zandig, geen olie-water reactie, donker bruinbruin, Edelmanboor

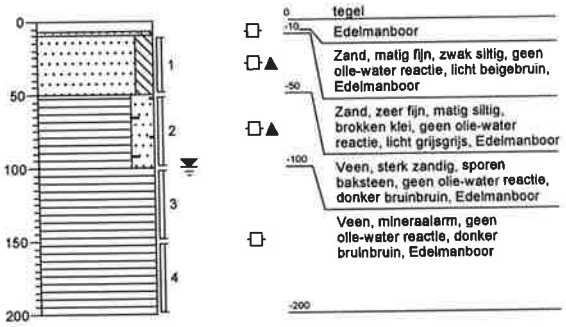
03-06-2009

Projectcode: SCH.BLW.09065

Hofstede cs

Boring: **08**

Datum: 03-06-2009



03-06-2009

Projectcode: SCH.BLW.09065

Hofstede cs

Hofstede cs
Milieuadviseurs

Bijlage 4: toetsingscriteria

Toetsingscriteria

De mate van verontreiniging van landbodems wordt bepaald door de gemeten concentraties te toetsen aan de normen die door het ministerie van VROM binnen de Wet bodembescherming zijn vastgesteld. De hierna volgende lijst bevat alle momenteel beschikbare toetsingswaarden (Regeling Bodemkwaliteit, bijlage B tabel 1, gepubliceerd Staatscourant 20 december 2007, nr. 247, laatstelijk gewijzigd Staatscourant 2008, nr. 249; Circulaire Bodemsanering 2009, gepubliceerd Staatscourant 7 april 2009, nr. 67).

Achtergrondwaarde (AW2000) / Streefwaarde

De achtergrondwaarden voor grond geven het niveau aan waarbij de bodem geschikt is voor alle functies. De achtergrondwaarden zijn gebaseerd op basis van de 95-percentiel van een steekproef bestaande uit 100 bovengrondmonsters uit landbouw- en natuurgebieden. Het grondwater wordt getoetst aan de streefwaarde.

Interventiewaarde (I)

De interventiewaarden geven aan wanneer de functionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens, dier en plant ernstig (dreigen) te worden verminderd. Overschrijdt de concentratie van een verontreinigende stof(groep) de interventiewaarde, dan is er (onder voorwaarden) sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De waarden zijn voor een deel gebaseerd op studies naar de maximale hoeveelheid die de mens per dag in het lichaam mag opnemen. Voor een ander deel zijn deze waarden gebaseerd op de concentraties waarbij 50% van de (potentieel) aanwezige soorten planten en dieren negatieve effecten kunnen ondervinden.

Ernstig geval van bodemverontreiniging en saneringsnoodzaak

Nieuwe gevallen van bodemverontreiniging (ontstaan na 1987) moeten conform de zorgplicht in de Wet bodembescherming worden opgeruimd. Voor bestaande gevallen (ontstaan voor 1987) geldt een 'risicobenadering'. Voor deze gevallen wordt de saneringsnoodzaak bepaald door de 'ernst' en de 'risico's' van de verontreiniging. Van een geval van ernstige bodemverontreiniging is sprake, indien de gemiddelde concentratie in een grondvolume van minimaal 25 m^3 of in een grondwatervolume van minimaal 100 m^3 de interventiewaarde(n) overschrijdt. Wanneer er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging, moeten door verder onderzoek de noodzaak tot het nemen van maatregelen en de vereiste spoed van een eventuele sanering worden vastgesteld. De vereiste spoed van sanering wordt bepaald door de lokale omstandigheden, dat wil zeggen de risico's die aanwezig zijn voor mensen en ecosystemen en de verspreidingsrisico's. Deze risico's hangen samen met het gebruik van de verontreinigde locatie (bijv. wonen of bedrijfsmatig) en met de mate waarin de verontreiniging zich (verder) met het grondwater kan verspreiden. Het overheidsbeleid is erop gericht om alle ernstige gevallen, waarbij zich risico's (kunnen) voordoen, te laten saneren of beheersen. Voor ernstige gevallen zonder risico's geldt bij ongewijzigd terreingebruik in principe geen saneringsnoodzaak. Een wijziging van het terreingebruik kan er echter toe leiden, dat later alsnog saneringsmaatregelen moeten worden genomen om de bodemkwaliteit geschikt te maken voor het nieuwe gebruik.

AW2000 / streef- (S) en interventie (I)-waarden

	Zand				Klei				Veen				Grondwater	
			Maximale waarde				Maximale waarde				Maximale waarde			
	AW2000	I	Wonen	Industrie	AW2000	I	Wonen	Industrie	AW2000	I	Wonen	Industrie	S	I
I. METALEN (mg/kg droge stof - µg/l)														
Antimoon	4,0	22	15	22	4,0	22	15	22	4,0	22	15	22		20
Arseen	12	47	17	47	17	63	23	63	27	102	36	102	10	60
Barium	67	326#	195	326	159	772#	461	772	159	772#	461	772	50	625
Cadmium	0,36	7,9	0,7	2,6	0,46	10	0,9	3,3	1,1	23	2,1	7,6	0,40	6,0
Chroom	33	155	37	108	50	232	56	162	50	232	56	162	1,0	30
Kobalt	5,7	72	13	72	13	160	30	160	13	160	30	160	20	100
Koper	21	101	29	101	32	152	43	152	57	269	77	269	15	75
Kwik	0,11	2,9	0,50	3,5	0,14	3,6	0,6	4,3	0,17	4,5	0,7	5,3	0,05	0,3
Lood	34	355	141	355	43	455	180	455	65	686	272	686	15	75
Molybdeen	1,5	190	88	190	1,5	190	88	190	1,5	190	88	190	5,0	300
Nikkel	15	43	17	43	30	86	33	86	30	86	33	86	15	75
Tin	2,4		66	332	5,5		152	758	5,5		152	758		
Vanadium	34		42	107	69		83	214	69		83	214		
Zink	68	350	97	350	115	589	164	589	170	874	243	874	65	800
II. OVERIGE ANORGANISCHE VERBINDINGEN (mg/kg droge stof - µg/l)														
CN (totaal-vrij)	0,06	4,0	0,6	4,0	0,9	6,0	0,9	6,0	12	80	9,0	60	5,0	1.500
CN (totaal-complex)	1,1	10	1,1	10	1,7	15	1,7	15	22	200	17	150	10	1.500
Thiocyanaten (som)	1,2	4,0	1,2	4,0	1,8	6,0	1,8	6,0	24	80	18	60		1.500
Chloride													100.0000	
III. AROMATISCHE VERBINDINGEN (mg/kg droge stof - µg/l)														
Benzeen	0,04	0,22	0,04	0,2	0,06	0,3	0,06	0,3	0,6	3,3	0,6	3,0	0,2	30
Tolueen	0,04	6,4	0,04	0,25	0,06	9,6	0,06	0,38	0,6	96	0,6	3,8	7,0	1.000
Ethylbenzeen	0,04	22	0,04	0,25	0,06	33	0,06	0,38	0,6	330	0,6	3,8	4,0	150
Xylenen (som)	0,09	3,4	0,09	0,25	0,14	5,1	0,14	0,38	1,4	51	1,4	3,8	0,2	70
Aromatisch oplosmiddelen (som)	0,50		0,50	0,5	0,75		0,75	0,75	10		7,5	7,5		
Styreen	0,05	17	0,05	17	0,075	26	0,075	26	1	258	0,75	258	6,0	300
Dodecylbenzeen	0,07		0,07	0,07	0,1		0,11	0,11	1,4		1,1	1,1		
Fenol	0,05	2,8	0,05	0,25	0,075	4,2	0,075	0,38	1	56	0,75	3,8	0,2	2.000
Cresolen	0,01	1,0	0,06	1,0	0,015	1,5	0,09	1,5	0,15	15	0,9	15	0,2	200
IV. POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN (mg/kg droge stof - µg/l)														
Naftaleen													0,01	70
Fenanthreen													0,003**	5,0
Anthraceen													0.0007**	5,0
Fluorantheen													0,003	1,0
Chryseen													0.003**	0,2
Benzo(a)-anthraceen													0,0001**	0,5
Benzo(a)pyreen													0,0005**	0,05
Benzo(k)-fluorantheen													0,0004**	0,05
Indeno(1,2,3-cd)pyreen													0.0004**	0,05
Benzo(ghi)-peryleen													0,0003	0,05
PAK-totaal VROM	1,5	40	1,4	40	1,5	40	1,4	40	4,5	120	20	120		
V. GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN (mg/kg droge stof - µg/l)														
a. (vluchtige) chloorkoolwaterstoffen														
Vinylchloride	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,3	0,3	0,3	0,3	0,01	5
Dichloormethaan	0,02	0,78	0,02	0,80	0,03	1,2	0,03	1,2	0,3	12	0,3	12	0,01	1.000
1.1 – Dichloorethaan	0,04	3,0	0,04	0,04	0,06	4,5	0,06	0,06	0,6	45	0,6	0,6	7,0	900
1,2 – Dichloorethaan	0,04	1,3	0,04	0,80	0,06	1,9	0,06	1,2	0,6	19	0,6	12	7,0	400

	Zand				Klei				Veen				Grondwater	
			Maximale waarde				Maximale waarde				Maximale waarde			
	AW2000	I	Wonen	Industrie	AW2000	I	Wonen	Industrie	AW2000	I	Wonen	Industrie	S	I
1,1 – Dichlooretheen	0,06	0,06	0,06	0,06	0,09	0,09	0,09	0,09	0,9	0,9	0,9	0,9	0,01	10
1,2 – Dichlooretheen	0,06	0,2	0,06	0,06	0,09	0,3	0,09	0,09	0,9	3,0	0,9	0,9	0,01	20
Dichloorpropanen	0,16	0,16	0,16	0,16	0,24	0,24	0,24	0,24	2,4	6,0	2,4	2,4	0,8	80
Trichloormethaan	0,05	1,1	0,05	0,60	0,08	1,7	0,09	0,9	0,75	17	0,75	9,0	6,0	400
1,1,1 – Trichloorethaan	0,05	3,0	0,05	0,05	0,08	4,5	0,075	0,075	0,75	45	0,75	0,75	0,01	300
1,1,2 – Trichloorethaan	0,06	2,0	0,06	0,06	0,09	3,0	0,09	0,09	0,9	30	0,9	0,9	0,01	130
Trichlooretheen	0,05	0,5	0,05	0,50	0,08	0,75	0,075	0,75	0,75	7,5	0,75	7,5	24	500
Tetrachloormethaan	0,06	0,14	0,05	0,14	0,09	0,21	0,09	0,21	0,9	2,1	0,9	2,1	0,01	10
Tetrachlooretheen	0,03	1,8	0,03	0,8	0,04	2,6	0,045	1,2	0,45	26	0,45	12	0,01	40
b. Chloorbenzenen														
Monochloorbenzeen	0,04	3,0	0,04	1,0	0,06	4,5	0,06	1,5	0,8	60	0,6	15	7,0	180
Dichloorbenzenen	0,4	3,8	0,4	1,0	0,6	5,7	0,6	1,5	8,0	76	6,0	15	3,0	50
Trichloorbenzenen	0,003	2,2	0,003	1,0	0,0045	3,3	0,0045	1,5	0,06	44	0,045	15	0,01	10
Tetrachloorbenzenen	0,002	0,44	0,0018	0,44	0,0027	0,66	0,0027	0,66	0,036	8,8	0,027	6,6	0,01	2,5
Pentachloorbenzeen	0,0005	1,3	0,0005	1,0	0,00075	2,0	0,00075	1,5	0,01	27	0,0075	15	0,003	1,0
Hexachloorbenzeen	0,002	0,4	0,0054	0,28	0,0026	0,6	0,0081	0,42	0,034	8,0	0,081	4,2	0,00009**	0,5
c. chloorfenolen														
Monochloorfenolen (som)	0,009	1,1	0,009	0,009	0,014	1,6	0,014	0,014	0,18	22	0,14	0,14	0,3	100
Dichloorfenolen	0,04	4,4	0,04	1,2	0,06	6,6	0,06	1,8	0,8	88	0,6	18	0,2	30
Trichloorfenolen	0,0006	4,4	0,0006	1,2	0,0009	6,6	0,009	1,8	0,012	88	0,009	18	0,03**	10
Tetrachloorfenolen	0,003	4,2	0,2	1,2	0,0045	6,3	0,3	1,8	0,06	84	3,0	18	0,01**	10
Pentachloorfenol	0,0006	2,4	0,28	1,0	0,0009	3,6	0,42	1,5	0,012	48	4,2	15	0,04**	3,0
d. polychloorbifenylen (PCB's)														
PCB's (som)	0,004	0,2	0,2	0,2	0,006	0,3	0,3	0,3	0,02	1,0	3,0	3,0	0,01	0,01
e. overige gechloreerde kooluwaterstoffen														
Chloornaftaleen (som)	0,014	4,6	0,014	2,0	0,02	6,9	0,021	3,0	0,28	92	0,21	30		6,0
Monochlooranilinen (som)	0,04	10	0,04	0,04	0,06	15	0,06	0,06	0,8	200	0,6	0,6		30
Pentachlooranilinen**	0,03		0,03	0,03	0,045		0,045	0,045	0,6		0,03	0,03		1,0
Dioxine	0,00001	0,00004	0,00001	0,00001	0,00002	0,00005	0,00002	0,00002	0,0002	0,0007	0,00017	0,00017		
VI. BESTRIJDINGSMIDDELEN (µg/kg droge stof – ng/l)														
a. organochloorbestrijdingsmiddelen														
Chloordaan	0,00004	0,8	0,0004	0,0004	0,00006	1,2	0,0006	0,0006	0,0008	16	0,006	0,006	0,02**	200
DDT/DDD/DDE (som)													0,004**	10
DDT (som)	0,04	0,34	0,04	0,2	0,06	0,51	0,06	0,3	0,8	6,8	0,8	4,0		
DDD (som)	0,004	6,8	0,17	6,8	0,006	10	0,25	10	0,08	136	3,4	136		
DDE (som)	0,02	0,46	0,026	0,26	0,03	0,69	0,039	0,39	0,4	9,2	0,52	5,2		
Aldrin/dieldrin/endrin (som)	0,003	0,8	0,008	0,028	0,0045	1,2	0,012	0,042	0,06	16	0,16	0,56		100
Aldrin		0,064				0,096				1,28			0,009**	
Dieldrin													0,1**	
Endrin													0,04**	
HCH-verbindingen (som)													50	1.000
Alpha-endosulfan	0,04	0,8	0,00018	0,00018	0,06	1,2	0,00027	0,00027	0,8	16	0,0027	0,0027	0,2**	5,0
Alpha-HCH	0,0002	3,4	0,0002	0,1	0,0003	5,1	0,0003	0,15	0,004	68	0,003	1,5	33	
Beta-HCH	0,0004	0,32	0,0004	0,1	0,0006	0,48	0,0006	0,15	0,008	6,4	0,006	1,5	8,0	
Gamma-HCH/lindaan	0,0006	0,24	0,008	0,1	0,0009	0,36	0,012	0,15	0,012	4,8	0,12	1,5	9,0	
Heptachloor	0,00014	0,8	0,00014	0,00014	0,0002	1,2	0,00021	0,00021	0,003	16	0,0021	0,0021	0,005**	300
Heptachloor-epoxide	0,0004	0,8	0,0004	0,0004	0,0006	1,2	0,0006	0,0006	0,008	16	0,006	0,006	0,005**	3.000
EOX	0,08		0,08	0,1	0,12		0,12	0,15	1,6		1,2	1,5		

	Zand				Klei				Veen				Grondwater	
			Maximale waarde				Maximale waarde				Maximale waarde			
	AW2000	I	Wonen	Industrie	AW2000	I	Wonen	Industrie	AW2000	I	Wonen	Industrie	S	I
b organofosforpesticiden														
Azinfosmethyl	0,0015		0,0015	0,0015	0,0023		0,0023	0,0023	0,03		0,023	0,023	0,0001	2,0
Organotinverbindingen (som)	0,03	0,5	0,1	0,5	0,045	0,75	0,15	0,75	0,6	10	1,5	7,5	0,05**-16	700
d. chloorfenoxy-azijnzuur														
MCPA	0,11	0,8	0,11	0,11	0,17	1,2	0,17	0,17	2,2	16	1,7	1,7	0,02	50,000
e. overige bestrijdingsmiddelen														
Atrazine	0,007	0,14	0,007	0,1	0,011	0,21	0,011	0,15	0,14	2,8	0,014	1,5	29	150,000
Carbaryl	0,03	0,09	0,03	0,09	0,045	0,14	0,045	0,14	0,6	1,8	0,45	1,35	2**	50,000
Carbofuran	0,003	0,003	0,034	0,0034	0,005	0,005	0,0051	0,0051	0,07	0,068	0,051	0,051	9,0	100,000
VII. OVERIGE VERONTREINIGINGEN (mg/kg droge stof - µg/l)														
Asbest		100	100	100		100	100	100		100	100	100		
Cyclohexanon	0,4	30	0,4	30	0,6	45	0,6	45	8,0	600	6,0	450	0,5	15,000
Ftalaten (som)													0,5	5,0
Dimethyl ftalaat	0,009	16	1,8	12	0,014	25	2,8	18	0,18	328	27	180		
Diethyl ftalaat	0,009	11	1,1	11	0,014	16	1,6	16	0,18	212	16	159		
Di-isobutyl ftalaat	0,009	3,4	0,26	3,4	0,014	5,1	0,39	5,1	0,8	68	3,9	51		
Dibutyl ftalaat	0,014	7,2	1,0	7,2	0,021	11	1,5	11	0,28	144	15	108		
Butyl benzylftalaat	0,014	9,6	0,52	9,6	0,021	14	0,78	14	0,28	192	7,8	144		
Dihexyl ftalaat	0,014	44	3,6	12	0,021	66	5,4	18	0,28	880	54	180		
Di(2-ethylhexyl)ftalaat	0,009	12	1,6	12	0,014	18	2,5	18	0,18	240	25	180		
Minerale olie	38	1,000	38	100	57	1,500	57	150	190	5,000	570	1500	50	600
Pyridine	0,003	2,2	0,03	0,2	0,045	3,3	0,045	0,3	0,6	28	0,45	3,0	0,5	30
Tetrahydrofuran	0,09	1,4	0,09	0,4	0,14	2,1	0,14	0,6	1,8	28	1,4	6,0	0,5	300
Tetrahydrothiofeen	0,3	1,8	0,3	1,8	0,45	2,6	0,45	2,6	6,0	35	4,5	26	0,5	5,000
Tribroommethaan	0,04	15	0,04	0,04	0,06	22	0,06	0,06	0,8	300	0,6	0,6		630
Acrylonitril	0,4		0,4	0,4	0,6		0,6	0,6	8,0		6,0	6,0		
Butanol	0,4		0,4	0,4	0,6		0,6	0,6	8,0		6,0	6,0		
Butylacetaat	0,4		0,4	0,4	0,6		0,6	0,6	8,0		6,0	6,0		
Ethylacetaat	0,4		0,4	0,4	0,6		0,6	0,6	8,0		6,0	6,0		
Diethyleen glycol	1,6		1,6	1,6	2,4		2,4	2,4	32		24	24		
Ethyleen glycol	1,0		1,0	1,0	1,5		1,5	1,5	20		15	15		
Formaldehyde	0,5		0,5	0,5	0,75		0,75	0,75	10		7,5	7,5		
Isopropanol	0,15		0,15	0,15	0,23		0,23	0,23	3		2,3	2,3		
Methanol	0,6		0,6	0,6	0,9		0,9	0,9	12		9,0	9,0		
Methyl-tert-butyl ether (MTBE)	0,04		0,04	0,04	0,06		0,06	0,06	0,8		0,6	0,6		
Methylethylketon	0,4		0,4	0,4	0,6		0,6	0,6	8,0		6,0	6,0		

*** : bij de berekening van de S- en I-waarden is uitgegaan van:**
zand: 5% lutum en 2% humus;
klei: 20% lutum en 3% humus;
veen: 20% lutum en 40% humus
**** : getalswaarde beneden de detectielimiet/bepalingsondergrens of meetmethode ontbreekt**
 # : de norm voor barium is tijdelijk buitenwerking gesteld en geldt alleen voor die situatie waarbij duidelijk sprake is van antropogene bodemverontreiniging

Hofstede cs
Milieuadviseurs

Bijlage 5: getoetste analyseresultaten

Bijlage 5a: Toetsing analyseresultaten grondmonsters aan streef- en interventiewaarden

Boringen		1+2+6+8	5+7	1+8	3+4	3
Traject (m-mv)		0,0-0,5	0,1-0,4	0,9-2,0	0,5-2,2	2,2-2,7
Bemonsteringsdatum		3-jun-09	3-jun-09	3-jun-09	3-jun-09	3-jun-09
Grondsoort		zand	zand, kolengruis	veen	zand, dempingsmat.	veen
Organische stof	% (m/m) ds	2 #	2 #	20 #	2 #	20 #
Lutum < 2 um	% (m/m) ds	5 #	5 #	40 #	5 #	40 #
Voorbehandeling						
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
Bodemkundige analyses						
Droge stof	% (m/m)	83,7	85	40	75,8	45,6
Metalen						
Barium (Ba)	mg/kg ds	<15	180	84	99	42
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0,28 -	0,34 -	0,22 -	0,26 -	<0,17 -
Kobalt (Co)	mg/kg ds	<4,0 -	5,8 S	4,1 -	7,4 S	<4,0 -
Koper (Cu)	mg/kg ds	<5,0 -	290 I	66 S	37 S	48 -
Kwik (Hg)	mg/kg ds	0,078 -	0,062 -	1,5 S	0,15 S	0,86 S
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5 -	<1,5 -	1,9 S	1,9 S	<1,5 -
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	6,2 -	19 S	11 -	26 S	6,6 -
Lood (Pb)	mg/kg ds	<13 -	150 S	210 S	93 S	160 S
Zink (Zn)	mg/kg ds	62 -	220 T	90 -	120 S	54 -
Minerale olie						
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	--	--	<6,0	--	--
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	--	--	<10	--	--
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	--	--	<12	--	--
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	--	--	<24	--	--
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	--	--	56	--	--
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	--	--	<12	--	--
Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<38 -	<38 -	82 -	<38 -	<76 -
Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.
Polychloorbifenylen, PCB						
PCB 28	mg/kg ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0050
PCB 52	mg/kg ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0050
PCB 101	mg/kg ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0050
PCB 118	mg/kg ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0050
PCB 138/163	mg/kg ds	0,0013	0,0011	<0,0010	<0,0010	<0,0050
PCB 153	mg/kg ds	0,0011	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0050
PCB 180	mg/kg ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0050
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,0059 S	0,0053 S	0,0049 -	0,0049 S	0,024 -
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK						
Naftaleen	mg/kg ds	0,014	0,29	0,076	0,17	0,035
Fenanthreen	mg/kg ds	0,16	3,2	0,85	3,4	0,54
Anthraceen	mg/kg ds	0,039	0,95	0,21	0,63	0,093
Fluoranthen	mg/kg ds	0,34	11	2	5,1	1,1
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,17	5,1	0,92	2,4	0,39
Chryseen	mg/kg ds	0,13	4	0,88	2,1	0,41
Benzo(k)fluoranthen	mg/kg ds	0,082	2,1	0,44	1,9	0,15
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,19	4,2	0,85	2,1	0,31
Benzo(ghi)perylen	mg/kg ds	0,097	3,1	0,43	1,3	0,23
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0,098	3,2	0,41	1,9	0,41
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	1,3 -	37 T	7,1 S	21 T	3,7 S

Legenda	**Toetsing met geschat org.stof en lutum**		
	Niet getoetst	S	> Streefwaarde
#	Aangenomen waarde	T	> Tussenwaarde
-	<= Streefwaarde	I	> Interventiewaarde

Bijlage 5b: Toetsing analyseresultaten grondmonsters aan streef- en interventiewaarden (uitsplitsing mengmonsters)

Boringen		5.2	7.1	3.2	3.3	3.4	4.2	4.3	4.4
Traject (m-mv)		0,2-0,4	0,1-0,2	0,5-1,0	1,1-1,6	1,7-2,2	0,5-1,0	1,0-1,5	1,5-2,0
Bemonsteringsdatum		3 juni 2009	3 juni 2009	3 juni 2009	3 juni 2009	3 juni 2009	3 juni 2009	3 juni 2009	3 juni 2009
Grondsoort		zand	zand	zand, puin	zand, puin	zand, puin	zand, puin	zand, puin	zand, puin
Organische stof	% (m/m) ds	2 #	2 #	2 #	2 #	2 #	2 #	2 #	2 #
Lutum < 2 um	% (m/m) ds	5 #	5 #	5 #	5 #	5 #	5 #	5 #	5 #
Voorbehandeling									
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
Bodemkundige analyses									
Droge stof	% (m/m)	85,3	85,2	72	73,4	70	81,5	75,7	69,6
Metalen									
Koper (Cu)	mg/kg ds	230 I	16 -						
Zink (Zn)	mg/kg ds	290 T	75 *						
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK									
Naftaleen	mg/kg ds	0,15	0,32	0,26	0,022	0,43	0,084	<0,010	<0,010
Fenanthreen	mg/kg ds	1,9	4,7	3,7	0,24	17	0,89	3,5	5,4
Anthraceen	mg/kg ds	0,57	1,2	0,71	0,055	3,8	0,24	0,93	1,2
Fluorantheen	mg/kg ds	7,7	14	4,9	0,61	29	2,4	8,4	7,2
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	19	6,3	1,9	0,24	16	1,1	3,5	3,1
Chryseen	mg/kg ds	3,2	5,6	1,8	0,24	13	1	3,3	2,6
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	2	3,1	0,77	0,11	7,2	0,51	2	1,4
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	3,2	6,7	1,7	0,21	19	1	3,6	4,1
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	1,3	3,4	0,99	0,14	10	0,4	1,7	1,8
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	1,9	4,2	1,2	0,12	12	0,54	2,4	2,1
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	41 I	49 I	18 S	2 S	130 I	8,2 S	29 T	29 T

Legenda	**Toetsing met gemeten org.stof en lutum**
	Niet getoetst
#	Aangenomen waarde
-	<= Streefwaarde
S	> Streefwaarde
T	> Tussenwaarde
I	> Interventiewaarde

Bijlage 5c: Toetsing analyseresultaten grondwatermonster aan streef- en interventiewaarden

Peilbuisnummer		1	
Filtertraject (m-mv)		1,2-2,2	
Bemonsteringsdatum		3 juni 2009	
Metalen			
Barium (Ba)	µg/L	130	S
Cadmium (Cd)	µg/L	<0,80	-
Kobalt (Co)	µg/L	<5,0	-
Koper (Cu)	µg/L	<15	-
Kwik (Hg)	µg/L	<0,050	-
Molybdeen (Mo)	µg/L	<3,6	-
Nikkel (Ni)	µg/L	<15	-
Lood (Pb)	µg/L	<15	-
Zink (Zn)	µg/L	<60	-
Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen			
Benzeen	µg/L	<0,20	-
Tolueen	µg/L	<0,30	-
Ethylbenzeen	µg/L	<0,30	-
o-Xyleen	µg/L	<0,10	
m,p-Xyleen	µg/L	<0,20	
Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0,21	S
BTEX (som)	µg/L	<1,1	
Naftaleen	µg/L	<0,050	-
Styreen	µg/L	<0,30	-
Vluchtige organische chloorkoolwaterstoffen			
Dichloormethaan	µg/L	<0,20	-
Trichloormethaan	µg/L	<0,60	-
Tetrachloormethaan	µg/L	<0,10	-
Trichlooretheen	µg/L	<0,60	-
Tetrachlooretheen	µg/L	<0,10	-
1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0,60	-
1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0,60	-
1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	-
1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0,10	-
cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	
trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	
CKW (som)	µg/L	<3,2	
1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0,10	-
Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/L	0,52	
1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0,14	-
Vinylchloride	µg/L	<0,10	-
1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0,25	
1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0,25	
1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0,25	
Tribroommethaan	µg/L	<2,0	
Minerale olie			
Minerale olie (C10-C12)	µg/L	--	
Minerale olie (C12-C16)	µg/L	--	
Minerale olie (C16-C21)	µg/L	--	
Minerale olie (C21-C30)	µg/L	--	
Minerale olie (C30-C35)	µg/L	--	
Minerale olie (C35-C40)	µg/L	--	
Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<100	-
Chromatogram		Zie bijl.	

Legenda

	Niet getoetst
-	<= Streefwaarde
S	> Streefwaarde
T	> Tussenwaarde
I	> Interventiewaarde

Hofstede cs
Milieuadviseurs

Bijlage 6: analysecertificaten

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw projectnummer	scb.blw.09065	Certificaatnummer	2009085815
Uw projectnaam	Bleiswijk	Startdatum	04-06-2009
Uw ordernummer	scb.blw.09065	Rapportagedatum	16-06-2009/15:49
Datum monstername	03-06-2009	Bijlage	A,B,C
Monsternemer	VCMI	Pagina	1/2

	Analyse	Eenheid	1	2	3	4	5
	Voorbehandeling						
S	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
Q	Cryogeen malen					Uitgevoerd	
	Bodemkundige analyses						
S	Droge stof	% (m/m)	83.7	85.0		75.8	45.6
S	Droge stof	% (m/m)			40.0		
	Metalen						
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	<15	180	84	99	42
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.28	0.34	0.22	0.26	<0.17
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	<4.0	5.8	4.1	7.4	<4.0
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	<5.0	290	66	37	48
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.078	0.062	1.5	0.15	0.86
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5	<1.5	1.9	1.9	<1.5
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	6.2	19	11	26	6.6
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	<13	150	210	93	160
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	62	220	90	120	54
	Minerale olie						
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	--	--	<6.0	--	--
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	--	--	<10	--	--
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	--	--	<12	--	--
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	--	--	<24	--	--
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	--	--	56	--	--
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	--	--	<12	--	--
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<38	<38	82	<38	<76
S	Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.
	Polychloorbifenylen, PCB						
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010		<0.0010	<0.0010	<0.0050
S	PCB 28	mg/kg ds		<0.0010			
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010		<0.0010	<0.0010	<0.0050
S	PCB 52	mg/kg ds		<0.0010			
S	PCB 101	mg/kg ds		<0.0010			

Nr.	Monsteromschrijving	Analytico-nr.
1	1.1+2.1+6.1+8.1	4715872
2	5.2+7.1	4715873
3	1.3+1.4+8.3+8.4	4715874
4	3.2+3.3+3.4+4.2+4.3+4.4	4715875
5	3.5	4715876

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info@analytico.com
Site www.analytico.com

ABN AMRO 54 85 74 456
VAT/BTW No.
NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623

Eurofins Analytico B.V. is ISO 9001: 2000 gecertificeerd door Lloyd's RQA en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw projectnummer	scb.blw.09065	Certificaatnummer	2009085815
Uw projectnaam	Bleiswijk	Startdatum	04-06-2009
Uw ordernummer	scb.blw.09065	Rapportagedatum	16-06-2009/15:49
Datum monstername	03-06-2009	Bijlage	A,B,C
Monsternemer	VCMI	Pagina	2/2

	Analyse	Eenheid	1	2	3	4	5
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010		<0.0010	<0.0010	<0.0050
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010		<0.0010	<0.0010	<0.0050
S	PCB 118	mg/kg ds		<0.0010			
S	PCB 138/163	mg/kg ds		0.0011			
S	PCB 138/163	mg/kg ds	0.0013		<0.0010	<0.0010	<0.0050
S	PCB 153	mg/kg ds	0.0011		<0.0010	<0.0010	<0.0050
S	PCB 153	mg/kg ds		<0.0010			
S	PCB 180	mg/kg ds		<0.0010			
S	PCB 180	mg/kg ds	<0.0010		<0.0010	<0.0010	<0.0050
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds		0.0053 2)			
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0059		0.0049	0.0049	0.024 1)
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK						
S	Naftaleen	mg/kg ds	0.014	0.29	0.076	0.17	0.035
S	Fenanthreen	mg/kg ds	0.16	3.2	0.85	3.4	0.54
S	Anthraceen	mg/kg ds	0.039	0.95	0.21	0.63	0.093
S	Fluorantheen	mg/kg ds	0.34	11	2.0	5.1	1.1
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0.17	5.1	0.92	2.4	0.39
S	Chryseen	mg/kg ds	0.13	4.0	0.88	2.1	0.41
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0.082	2.1	0.44	1.9	0.15
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0.19	4.2	0.85	2.1	0.31
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0.097	3.1	0.43	1.3	0.23
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0.098	3.2	0.41	1.9	0.41
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	1.3	37	7.1	21	3.7

Nr.	Monsteromschrijving	Analytico-nr.
1	1.1+2.1+6.1+8.1	4715872
2	5.2+7.1	4715873
3	1.3+1.4+8.3+8.4	4715874
4	3.2+3.3+3.4+4.2+4.3+4.4	4715875
5	3.5	4715876

Akkoord
Pr.coörd.
MP

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info@analytico.com
Site www.analytico.com

ABN AMRO 54 85 74 456
VAT/BTW No.
NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623

Eurofins Analytico B.V. is ISO 9001: 2000 gecertificeerd door Lloyd's RQA en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw projectnummer	scb.blw.09065	Certificaatnummer	2009095177
Uw projectnaam	Bleiswijk	Startdatum	18-06-2009
Uw ordernummer	scb.blw.09065	Rapportagedatum	30-06-2009/15:35
Datum monstername	03-06-2009	Bijlage	A,C,D
Monsternemer	VCMI	Pagina	1/2

	Analyse	Eenheid	1	2	3	4	5
	Voorbehandeling						
S	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses						
S	Droge stof	% (m/m)	85.3	85.2	72.0	73.4	70.0
	Metalen						
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	230	16			
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	290	75			
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK						
S	Naftaleen	mg/kg ds	0.15	0.32	0.26	0.022	0.43
S	Fenanthreen	mg/kg ds	1.9	4.7	3.7	0.24	17
S	Anthraceen	mg/kg ds	0.57	1.2	0.71	0.055	3.8
S	Fluorantheen	mg/kg ds	7.7	14	4.9	0.61	29
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	19	6.3	1.9	0.24	16
S	Chryseen	mg/kg ds	3.2	5.6	1.8	0.24	13
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	2.0	3.1	0.77	0.11	7.2
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	3.2	6.7	1.7	0.21	19
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	1.3	3.4	0.99	0.14	10
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	1.9	4.2	1.2	0.12	12
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	41	49	18	2.0	130

Nr.	Monsteromschrijving	Analytico-nr.
1	5.2	4751117
2	7.1	4751118
3	3.2	4751119
4	3.3	4751120
5	3.4	4751121

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info@analytico.com
Site www.analytico.com

ABN AMRO 54 85 74 456
VAT/BTW No.
NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623

Eurofins Analytico B.V. is ISO 9001: 2000 gecertificeerd door Lloyd's RQA en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw projectnummer	scb.blw.09065	Certificaatnummer	2009095177
Uw projectnaam	Bleiswijk	Startdatum	18-06-2009
Uw ordernummer	scb.blw.09065	Rapportagedatum	30-06-2009/15:35
Datum monstername	03-06-2009	Bijlage	A,C,D
Monsternemer	VCMI	Pagina	2/2

	Analyse	Eenheid	6	7	8
	Voorbehandeling				
S	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses				
S	Droge stof	% (m/m)	81.5	75.7	69.6
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK				
S	Naftaleen	mg/kg ds	0.084	<0.010	<0.010
S	Fenanthreen	mg/kg ds	0.89	3.5	5.4
S	Anthraceen	mg/kg ds	0.24	0.93	1.2
S	Fluorantheen	mg/kg ds	2.4	8.4	7.2
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	1.1	3.5	3.1
S	Chryseen	mg/kg ds	1.00	3.3	2.6
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0.51	2.0	1.4
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1.0	3.6	4.1
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0.40	1.7	1.8
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0.54	2.4	2.1
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	8.2	29	29

Nr.	Monsteromschrijving	Analytico-nr.
6	4.2	4751122
7	4.3	4751123
8	4.4	4751124

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
Pr.coörd.
MP

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info@analytico.com
Site www.analytico.com

ABN AMRO 54 85 74 456
VAT/BTW No.
NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623

Eurofins Analytico B.V. is ISO 9001: 2000 gecertificeerd door Lloyd's RQA en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw projectnummer	scb.blw.09065	Certificaatnummer	2009085814
Uw projectnaam	Bleiswijk	Startdatum	04-06-2009
Uw ordernummer	scb.blw.09065	Rapportagedatum	10-06-2009/02:19
Datum monstername	03-06-2009	Bijlage	A,C
Monsternemer	VCMI	Pagina	1/2

	Analyse	Eenheid	1
	Metalen		
S	Barium (Ba)	µg/L	130
S	Cadmium (Cd)	µg/L	<0.80
S	Kobalt (Co)	µg/L	<5.0
S	Koper (Cu)	µg/L	<15
S	Kwik (Hg)	µg/L	<0.050
S	Molybdeen (Mo)	µg/L	<3.6
S	Nikkel (Ni)	µg/L	<15
S	Lood (Pb)	µg/L	<15
S	Zink (Zn)	µg/L	<60
	Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen		
S	Benzeen	µg/L	<0.20
S	Tolueen	µg/L	<0.30
S	Ethylbenzeen	µg/L	<0.30
S	o-Xyleen	µg/L	<0.10
S	m,p-Xyleen	µg/L	<0.20
S	Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0.21
	BTEX (som)	µg/L	<1.1
S	Naftaleen	µg/L	<0.050
S	Styreen	µg/L	<0.30
	Vluchtige organische chloorkoolwaterstoffen		
S	Dichloormethaan	µg/L	<0.20
S	Trichloormethaan	µg/L	<0.60
S	Tetrachloormethaan	µg/L	<0.10
S	Trichlooretheen	µg/L	<0.60
S	Tetrachlooretheen	µg/L	<0.10
S	1,1-Dichloorethaan	µg/L	<0.60
S	1,2-Dichloorethaan	µg/L	<0.60
S	1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	<0.10
S	1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	<0.10
S	cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10

Nr.	Monsteromschrijving	Analytico-nr.
1	pb 1	4715871

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info@analytico.com
Site www.analytico.com

ABN AMRO 54 85 74 456
VAT/BTW No.
NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623

Eurofins Analytico B.V. is ISO 9001: 2000 gecertificeerd door Lloyd's RQA en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk (MEDD) en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw projectnummer	scb.blw.09065	Certificaatnummer	2009085814
Uw projectnaam	Bleiswijk	Startdatum	04-06-2009
Uw ordernummer	scb.blw.09065	Rapportagedatum	10-06-2009/02:19
Datum monstername	03-06-2009	Bijlage	A,C
Monsternemer	VCMI	Pagina	2/2

	Analyse	Eenheid	1
S	trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	<0.10
	CKW (som)	µg/L	<3.2
S	1,1-Dichlooretheen	µg/L	<0.10
S	1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0.14
S	Dichloorpropanen som factor 0.7	µg/L	0.52
S	Vinylchloride	µg/L	<0.10
S	1,1-Dichloorpropaan	µg/L	<0.25
S	1,2-Dichloorpropaan	µg/L	<0.25
S	1,3-Dichloorpropaan	µg/L	<0.25
S	Tribroommethaan	µg/L	<2.0
	Minerale olie		
	Minerale olie (C10-C12)	µg/L	--
	Minerale olie (C12-C16)	µg/L	--
	Minerale olie (C16-C21)	µg/L	--
	Minerale olie (C21-C30)	µg/L	--
	Minerale olie (C30-C35)	µg/L	--
	Minerale olie (C35-C40)	µg/L	--
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<100
	Chromatogram		Zie bijl.

Nr.	Monsteromschrijving	Analytico-nr.
1	pb 1	4715871

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 44-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info@analytico.com
Site www.analytico.com

ABN AMRO 54 85 74 456
VAT/BTW No.
NL 8043.14.883.B01
KvK No. 09088623

Eurofins Analytico B.V. is ISO 9001: 2000 gecertificeerd door Lloyd's RQA en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. LNE), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheden van Frankrijk (MEDD) en Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage 4:

Gemeente Lansingerland, Nota overleg bestemmingsplan "Achter de Kerk, Bleiswijk", T16.16659, 17 januari 2017

Nota overleg
bestemmingsplan “Achter de Kerk, Bleiswijk”

Identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0172-VONT
17 januari 2017
T16.16659

Inhoudsopgave **Blz.**

Hoofdstuk 1 Overleg **2**
1.1 Inleiding 2
1.2 Overlegreacties en gemeentelijke reactie en conclusie per overlegreactie 2
1.3 Eindconclusie overleg 5

1. OVERLEG

1.1 Inleiding

Overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is gelegenheid tot overleg geboden met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan. Hiervoor zijn de volgende instanties per mail en de provincie Zuid-Holland per E-formulier op 1 november 2016 benaderd met het verzoek uiterlijk op 5 december 2016 (5 weken) te reageren:

- DCMR Milieudienst Rijnmond,
- Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK),
- Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR),
- Gasunie;
- KPN,
- Politie Rijnmond,
- Stedin,
- TenneT,
- Dunea,
- Pipeline Control.

Hieronder vindt u een weergave van de overlegreacties en een gemeentelijke reactie op deze overlegreacties, waarbij gemotiveerd wordt aangegeven op welke punten al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan wordt overgegaan (§ 2.2) en een eindconclusie van het overleg (§ 2.3).

1.2 Overlegreacties en gemeentelijke reactie en conclusie per overlegreactie

De volgende overlegreacties zijn ontvangen:

1. Provincie Zuid Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
Mail d.d. 1 november 2016, I16.40812

Samenvatting
Op grond van de informatie die u heeft gegeven in het E-formulier blijk dat het plan niet strijdig is met provinciale belangen en het plan niet hoeft te worden opgestuurd naar de provincie Zuid-Holland.

Reactie
De overlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie
De overlegreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

2. Dunea
Postbus 756
2700 AT Zoetermeer
Mail d.d. 2 november 2016, I16.40932

Samenvatting
In het plangebied liggen geen drinkwater- of rivierwatertransportleidingen van Dunea. Dunea heeft derhalve geen op- of aanmerkingen.

Reactie
De overlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie
De overlegreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

3. KPN
Postbus 3053
3800 DB Amersfoort
Mail d.d. 3 november 2016, I16.41183

Samenvatting
Het voorontwerpbestemmingsplan heeft geen invloed op de infrastructuur van KPN.

Reactie
De overlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie
De overlegreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

4. Gasunie
Postbus 181
9700 AD Groningen
Mail d.d. 8 november 2016, I16.42008

Samenvatting
Het plangebied valt buiten de 1%-letaliteitsgrens van de dichtstbij gelegen aardgastransportleiding. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie
De overlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie
De overlegreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

5. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
Postbus 9154
3007 AD Rotterdam
Brief d.d. 18 november 2016, I16.43776

Samenvatting
De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) geeft aan dat er in de nabijheid van het plangebied één relevante risicobron aanwezig is: het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N209. Aangezien het plangebied zich buiten de 1% letaliteitcontour van het meest geloofwaardige scenario bevindt, adviseert zij hierover het volgende:
Draag zorg voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne “Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand”.

Reactie
Het bestemmingsplan is geen instrument voor publieksvoorlichting inzake het handelen bij rampen. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan aangegeven welke calamiteiten zich voor kunnen doen specifiek voor de omgeving van het plangebied. De voorlichtingscampagne is van algemene

aard en geldt voor heel Nederland. Vandaar dat de voorlichting gemeentebreed plaatsvindt via onder andere de gemeentelijk website. Tevens wordt er voldoende mogelijkheid geboden aan bewoners om zich in veiligheid te brengen van de bron af, aangezien de infrastructuur van de bron af aanwezig is en gehandhaafd blijft.

Conclusie
De overlegreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

6. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
Postbus 4059
3006 AB Rotterdam
Brief d.d. 29 november 2016, I16.44756

Samenvatting
Het plan heeft geen nadelige invloed op het watersysteem. Het Hoogheemraadschap heeft daarom geen bezwaar tegen de vaststelling van het plan.

Reactie
De overlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen en wordt vermeld in § 5.3 van de waterparagraaf.

Conclusie
De overlegreactie geeft een aanleiding tot aanvulling van de waterparagraaf in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan: In § 5.3, Water, Conclusie, r. 4 wordt 'wordt' vervangen door 'is' en in r. 5 wordt ', waarna een formeel advies wordt afgegeven.' vervangen door '. De reactie van het Hoogheemraadschap is opgenomen in de nota overleg bestemmingsplan "Achter de kerk, Bleiswijk" die als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Het hoogheemraadschap heeft aangegeven, geen bezwaar te hebben tegen de vaststelling van het plan, omdat het plan geen nadelige invloed heeft op het watersysteem. Het aspect water vormt, gezien het bovenstaande, geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

7. DCMR Milieudienst Rijnmond
Postbus 843
3100 AV Schiedam
Brief d.d. 8 december 2016, I16.46212

Samenvatting
De paragraaf 'externe veiligheid' moet tekstueel worden aangepast. Het is niet correct dat wordt gesteld dat de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) heeft geadviseerd dat er geen relevante veiligheidsaspecten zijn. Uit de brief van de VRR van 18 november 2016 blijkt dat er een relevante risicobron aanwezig is en dat de VRR adviseert om zorg te dragen voor goede voorlichting en instructie van aanwezige personen. Dit doet overigens geen afbreuk aan de conclusie dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor het plan. In de toelichting moet het advies van de VRR worden opgenomen en moet worden aangegeven hoe met dit advies zal worden omgegaan.

Reactie
§ 7.2.2, Externe veiligheid, Onderzoek en conclusie, 2^{e} alinea zal als volgt worden aangepast. De zin "De Veiligheidsregio ... het plangebied." wordt vervangen door de zin "De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft deze transportroute ook aangegeven als aanwezige relevante risicobron, maar omdat effecten als gevolg van een incident op de N209 niet reiken tot het plangebied, is alleen geadviseerd goede voorlichting te geven."

Conclusie
De overlegreactie geeft aanleiding tot aanpassing van de paragraaf 'Externe veiligheid' in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan.

1.3 Eindconclusie overleg

De overlegreacties geven aanleiding tot aanpassingen van de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan op de volgende punten:

- In § 5.3, Water, Conclusie, r. 4 wordt 'wordt' vervangen door 'is' en in r. 5 wordt ', waarna een formeel advies wordt afgegeven.' vervangen door '. De reactie van het Hoogheemraadschap is opgenomen in de nota overleg bestemmingsplan "Achter de kerk, Bleiswijk" die als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Het hoogheemraadschap heeft aangegeven, geen bezwaar te hebben tegen de vaststelling van het plan, omdat het plan geen nadelige invloed heeft op het watersysteem. Het aspect water vormt, gezien het bovenstaande, geen belemmering voor dit bestemmingsplan.
- In § 7.2.2, Externe veiligheid, Onderzoek en conclusie, 2e alinea zal de zin "De Veiligheidsregio ... het plangebied." worden vervangen door de zin "De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft deze transportroute ook aangegeven als aanwezige relevante risicobron, maar omdat effecten als gevolg van een incident op de N209 niet reiken tot het plangebied, is alleen geadviseerd goede voorlichting te geven."

REGELS

Inhoudsopgave van de regels

Hoofdstuk 1	**Inleidende regels**	**1**
Artikel 1	Begrippen	1
Artikel 2	Wijze van meten	9
Hoofdstuk 2	**Bestemmingsregels**	**10**
Artikel 3	Tuin	10
Artikel 4	Verkeer	12
Artikel 5	Wonen	13
Hoofdstuk 3	**Algemene regels**	**15**
Artikel 6	Anti-dubbeltelregel	15
Artikel 7	Algemene bouwregels	16
Artikel 8	Algemene aanduidingsregels	18
Artikel 9	Algemene gebruiksregels	19
Artikel 10	Algemene afwijkingsregels	22
Artikel 11	Algemene wijzigingsregels	23
Artikel 12	Algemene procedureregels	25
Hoofdstuk 4	**Overgangs- en Slotregels**	**27**
Artikel 13	Overgangsrecht	27
Artikel 14	Slotregel	28

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1	**Staat van Bedrijfsactiviteiten (wonen)**

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan:

het bestemmingsplan "Achter de Kerk, Bleiswijk" van de gemeente Lansingerland.

1.2 Bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.1621.BP0172-VAST met de bijbehorende regels en bijlagen.

Verdere begrippen in alfabetische volgorde:

1.3 Aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 Aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 Achtergevel:

de van de weg gekeerde gevel van een gebouw, exclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, die parallel of nagenoeg parallel loopt aan de voorgevel.

1.6 Achtergevelrooilijn:

de lijn waarin de achtergevel van een gebouw is gelegen alsmede het verlengde daarvan.

1.7 Afhaalpunt:

een locatie waar consumenten de goederen af kunnen halen die zij via internet of via andere communicatiemiddelen hebben besteld, inclusief bijbehorende logistiek en opslag, zonder dat sprake is van uitstalling of het te koop aanbieden van goederen.

1.8 Ambachtelijk en/of verzorgend bedrijf:

1. een bedrijf voor de uitoefening van producerende en/of verzorgende ambachten, met uitzondering van detailhandelsambachten, garagebedrijven en andere autoverzorgende bedrijven, waar – voor een belangrijk deel in handwerk – goederen worden vervaardigd, verwerkt, bewerkt, geïnstalleerd of hersteld, voornamelijk direct ten behoeve van de uiteindelijke gebruiker en/of verbruiker en welke wordt gekenmerkt door hetgeen is vermeld onder 2;
2. een bedrijf waarvan de uitoefening plaats heeft onder (één van) de volgende omstandigheden:
    - het productieproces, wordt grotendeels “met de hand” of althans niet in hoofdzaak geautomatiseerd, of met behulp van werktuigen die door energiebronnen buiten de menselijke arbeidskracht worden aangedreven, uitgevoerd;
    - voor zover van laatstbedoelde werktuigen gebruik wordt gemaakt zijn deze als ondergeschikt te beschouwen aan de menselijke handvaardigheid.

Bedrijven welke zich richten op persoonlijke of zakelijke dienstverlening zoals kapsalons, wasserettes, kantoren al dan niet met baliefunctie, worden hieronder niet begrepen.

1.9 Ander bouwwerk:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

1.10 Archeologisch deskundige:

een door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige op het gebied van de archeologie.

1.11 Archeologische waarde:

de aan een gebied toegerekende waarde in verband met de kennis en de studie van de in dat gebied voorkomende overblijfselen van menselijke aanwezigheid of activiteit uit het verleden.

1.12 Automatenhal:

een bedrijf dat in hoofdzaak bestaat uit het bieden van gelegenheid voor het spelen met gokkasten en spelletjesautomaten.

1.13 Bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.14 Bebouwingspercentage:

het percentage van de oppervlakte van een bestemmings- of bouwvlak dat mag worden bebouwd; in de regels van de desbetreffende bestemming is aangegeven over welke oppervlakte het percentage berekend dient te worden.

1.15 Bed & breakfast:

een aan een woning ondergeschikte toeristisch-recreatieve voorziening, niet zijnde een zelfstandige wooneenheid, gericht op het bieden van een mogelijkheid tot overnachting en het serveren van ontbijt, voor een kortdurend verblijf (waaronder ook zakelijk toerisme). Onder een Bed & Breakfast wordt niet verstaan:

- overnachting, noodzakelijk in verband met het verrichten van tijdelijke of seizoensgebonden werkzaamheden en/of arbeid;
- permanente kamerverhuur.

1.16 Bedrijf aan huis:

het, onder voorwaarden, uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten aan huis:

- die in de als bijlage 1 bij deze regels opgenomen 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' zijn aangeduid als milieucategorie 1, voor zover de bedrijven in de bedoelde lijst niet zijn doorgehaald, of daarmee gelijk kunnen worden gesteld wat betreft de gevolgen voor de omgeving; en
- geen horeca of detailhandel zijnde; en
- geen sterke publieksaantrekkende werking hebben

in de woning en de bijbehorende bouwwerken, met behoud van de woonfunctie.

1.17 Beroep aan huis:

het beroepsmatig uitoefenen van in hoofdzaak niet publieksaantrekkende en kleinschalige activiteiten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk (waaronder gastouderopvang) of daarmee gelijk te stellen gebied, in de woning en de bijbehorende bouwwerken, met behoud van de woonfunctie.

1.18 Beroepsmatige activiteiten:

het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk of daarmee gelijk te stellen gebied, die door de aard (qua milieuplanologische hinder) en de omvang in een woning en behorende gebouwen, met behoud van de woonfunctie kunnen worden uitgeoefend en de activiteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

1.19 Beroepsmatige werkruimte:

een werkruimte waarbinnen beroepsmatig diensten worden verricht op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk of hiermede naar de aard gelijk te stellen beroep dat door zijn aard en omvang zodanig is dat deze activiteiten in een woning kunnen worden uitgeoefend en de activiteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

1.20 Bestaand bouwwerk:

een bouwwerk dat op het moment van inwerkingtreding van het plan bestaat of wordt gebouwd, dan wel nadien kan worden gebouwd, krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald.

1.21 Bestaand gebruik:

het gebruik dat op het moment van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaat en in overeenstemming is met het voorheen geldende planologisch regime; dan wel het gebruik dat is toegestaan krachtens een (omgevings)vergunning, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald.

1.22 Bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.23 Bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.24 Bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.25 Bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.26 Bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.27 Bouwlaag, laag:

de begane grond of een verdieping van een gebouw, een onderhuis en een zolder worden hier niet onder begrepen.

1.28 Bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.29 Bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel.

1.30 Bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.31 Bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.32 Carport:

een overkapping ten behoeve van het stallen van auto's zonder tot de constructie behorende wanden.

1.33 Cultuurhistoriedeskundige:

een door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige op het gebied van de cultuurhistorie.

1.34 Cultuurhistorische waarde:

de aan een bouwwerk of object eigen zijnde waarde in verband met de herkenbaarheid van de in het verleden ontstane elementen van het bouwwerk in relatie tot de geschiedkundige ontwikkeling van het gebied. Architectonische waarde wordt hieronder mede begrepen.

1.35 Daknok:

hoogste punt van een schuin dak.

1.36 Dakterras:

een niet door wanden omsloten bouwlaag op de eerste of hogere verdieping van een hoofdgebouw of bijbehorend bouwwerk, dat door wijze van afwerking geschikt is gemaakt om te worden gebruikt als buitenruimte.

1.37 Dakvoet:

laagste punt van een schuin dak.

1.38 Detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder uitstalling ten verkoop), verkopen, verhuren en leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Onder detailhandel wordt niet begrepen een afhaalpunt en een webwinkel.

1.39 Dienstverlening:

het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder een uitzendbureau, een bankfiliaal, een makelaar, een reisbureau, een kapsalon en een apotheek.

1.40 Erf:

het al dan niet bebouwde perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat hoofdgebouw.

1.41 Erfafscheiding:

schuttingen, muren, terrasschermen en andere gebouwde verticale afscheidingen welke al dan niet op de erfgrens zijn geplaatst.

1.42 Gastouderopvang:

commerciële kinderopvang in een gezinssituatie door een ander dan de ouders in de woning waar de gastouder zijn hoofdverblijf heeft.

1.43 Gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.44 Geldende grenswaarde:

de krachtens de Wet geluidhinder geldende maximaal toegestane geluidbelasting.

1.45 Geluidsgevoelig object:

een geluidsgevoelige gebouw, terrein en/of ruimte zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder.

1.46 Hogere grenswaarde:

de krachtens de Wet geluidhinder vastgestelde hogere maximaal toegestane geluidbelasting.

1.47 Hoofdgebouw:

een gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkst is.

1.48 Huishouden:

persoon of groep personen die onderling een huishouden voert / voeren, waarbij sprake is van onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan.

1.49 Huisvesting van arbeidsmigranten:

tijdelijke dan wel permanente voorzieningen ten behoeve van de huisvesting van arbeidsmigranten, die hun hoofdverblijf elders hebben, niet bedoeld voor recreatieve doeleinden (al dan niet in de vorm van kamerverhuur).

1.50 Kamerverhuur:

een woonfunctie voor het verschaffen van een (tijdelijk) nachtverblijf aan meer dan één huishouden, waarbij de bewoners samen één of meer gezamelijke ruimtes of toegangen delen.

1.51 Kantoor:

een gebouw of een deel van een gebouw welke door haar indeling en inrichting kennelijk is bestemd om uitsluitend te worden gebruikt voor administratieve en daarmee gelijk te stellen werkzaamheden (al dan niet met een baliefunctie), waaronder een advocatenkantoor.

1.52 Kap:

een dakafdekking van een gebouw waarbij bij een horizontale projectie ten minste 65% van het gebouw wordt afgedekt met hellende dakvlakken.

1.53 Kindercentrum:

een voorziening waar zelfstandige kinderopvang plaatsvindt, anders dan gastouderopvang.

1.54 Kinderopvang:

het bedrijfsmatig of anders dan om niet verzorgen en opvoeden van kinderen, zoals gastouderopvang, een kindercentrum, buitenschoolse opvang (BSO) en een peuterspeelzaal.

1.55 Kunstwerk:

een in bouwkundige zin, door mensenhanden gemaakt (civiel technisch) bouwwerk, zoals onder andere aquaducten, bruggen, dijken, tunnels en viaducten.

1.56 Maatschappelijke voorziening:

een overheids-, medische, educatieve, sociaal-culturele, levensbeschouwelijke, recreatieve en/of vergelijkbare maatschappelijke voorziening, een voorziening ten behoeve van sportbeoefening, kinderdagverblijf, kinderopvang, een voorziening ten behoeve van bejaarden, alsmede ondergeschikte vormen van niet zelfstandige detailhandel, niet zelfstandige dienstverlening ten dienste van de gebruikers van deze voorziening.

1.57 Milieucategorie:

een aan een bedrijfsactiviteit toegekende categorie volgens de in de bijlage bij de regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten.

1.58 Onderhuis:

een complex van ruimten met een hoogte van ten hoogste 1.50 meter ten opzichte van het peil welke gesitueerd is onder de eerste bouwlaag van een gebouw en als zodanig niet wordt aangemerkt als bouwlaag.

1.59 Onderkomen:

een voor verblijf geschikt, al dan niet aan hun bestemming onttrokken, voer- of vaartuig, ark, woonboot, kampeermiddel en soortgelijke verblijfsmiddelen, voor zover deze niet als bouwwerk zijn aan te merken.

1.60 Openbaar gebied:

openbaar toegankelijk gebied: weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede pleinen, parken, plantsoenen, openbaar water en ander openbaar gebied dat voor publiek algemeen toegankelijk is, met uitzondering van wegen uitsluitend bedoeld voor de ontsluiting van percelen door langzaam verkeer.

1.61 Overkapping:

een kapconstuctie over een ruimte of ander bouwwerk met maximaal twee gesloten wanden (al dan niet tot de constructie behorend).

1.62 Peil:

a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang aan een weg grenst of op ten hoogste 1 m afstand van die weg ligt: de hoogte van de weg;
b. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang niet aan de weg grenst of op meer dan 1 m afstand van die weg ligt: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de hoofdtoegang;
c. voor een ander bouwwerk: de hoogte van de weg waaraan het bouwwerk is gelegen of, indien het bouwwerk niet direct aan de weg is gelegen, de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein
d. indien wordt gebouwd in of aan een dijk, waterkering of in gebieden waar het peil op een perceel een verhang kent van meer dan 1 m:
    1. indien de hoofdtoegang van het hoofdgebouw aan de weg grenst of op ten hoogste 1 m afstand van die weg ligt: de hoogte van de weg, waarbij dit peil zich uitstrekt tot een zone van ten hoogste 4 m achter de achtergevelrooilijn van een op bedoeld perceel aangegeven hoofdgebouw, mits het een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan het hoofdgebouw betreft;

2. indien de hoofdtoegang van het hoofdgebouw niet aan de weg grenst of op meer dan 1 m afstand van die weg ligt: het peil wordt bepaald door de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkt terrein;
3. voor vrijstaande bijbehorende bouwwerken wordt het peil bepaald door de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkt terrein.

Een en ander voor zover in deze regels niet anders is bepaald.

1.63 Perceel:

zie 'bouwperceel'.

1.64 Perceelsgrens:

zie 'bouwperceelgrens'.

1.65 Peuterspeelzaal:

een voorziening waarin uitsluitend kinderen vanaf twee jaar tot het tijdstip waarop zij kunnen deelnemen aan het basisonderwijs, verblijven in een speelgroep.

1.66 Prostitutie:

het zich beschikbaar stellen voor het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.67 Seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig is, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotisch pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting wordt in elk geval verstaan:

1. een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon;
2. een seksbioscoop of sekstheater; hieronder wordt verstaan een inrichting of daarmee gelijk te stellen gelegenheid waarin vertoningen van erotische en/of pornografische aard worden gegeven;
3. een seksautomatenhal, hieronder wordt verstaan een inrichting of daarmee gelijk te stellen gelegenheid waarin door middel van automaten filmvoorstellingen en/of liveshow van erotische en/of pornografische aard kunnen worden gegeven;
4. een seksclub of parenclub;

al dan niet in combinatie met elkaar.

1.68 Sekswinkel:

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarbinnen detailhandel in goederen van erotisch-pornografische aard plaatsvindt.

1.69 Standplaats:

plaats waar iemand of iets staat, verblijft of werkt.

1.70 Straatmeubilair:

al dan niet zijnde bouwwerken ten behoeve van openbare (nuts)voorzieningen, zoals:

1. verkeersgeleiders, verkeersborden, lichtmasten, zitbanken en bloembakken;
2. telefooncellen, abri's, kunstobjecten, gedenktekens, speeltoestellen en draagconstructies voor reclame;
3. kleinschalige bouwwerken ten behoeve van (openbare) nutsvoorzieningen met een inhoud van ten hoogste 50 m^3 en een bouwhoogte van ten hoogste 3 m, waaronder begrepen voorzieningen ten behoeve van telecommunicatie, energievoorziening en brandkranen;
4. afvalinzamelsystemen.

1.71 Voorgevel:

de naar de weg of naar het openbaar gebied gekeerde gevel van een gebouw, exclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, of, indien het een gebouw betreft met meer dan één naar de weg of het openbaar gebied gekeerde gevel, de gevel die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op de uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

1.72 Voorgevelrooilijn:

- op een perceel, waarop een hoofdgebouw aanwezig is of mag worden gebouwd: de denkbeeldige lijn(en) die buitenwerks strak loopt/lopen langs de op het openbaar toegankelijk gebied gerichte gevel(s) van het oorspronkelijke hoofdgebouw tot aan de perceelsgrenzen;
- op een perceel, waarop meerdere gebouwen aanwezig zijn of mogen worden gebouwd, zonder dat er sprake is van een hoofdgebouw: de denkbeeldige lijn(en) die buitenwerks strak loopt/lopen langs de op het openbaar gebied gerichte gevel(s) van het gebouw dat het dichtst bij het openbaar toegankelijk gebied is gelegen.

1.73 Waterhuishoudkundige voorzieningen:

voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging en waterkwaliteit, waaronder duikers, stuwen, gemalen, inlaten en voorzieningen ten behoeve van berging en infiltratie van hemelwater.

1.74 Webwinkel:

het al dan niet hobbymatig dan wel bedrijfsmatig verkopen van goederen via internet, waarbij de goederen elders worden bezorgd en er geen sprake is van een voor het publiek toegankelijke winkelruimte of showroom.

1.75 Wet geluidhinder:

de geldende wet houdende regels inzake het voorkomen of beperken van geluidhinder.

1.76 Woning:

een complex van ruimten, dat blijkens zijn indeling en inrichting bestemd is voor de huisvesting van in beginsel één huishouden.

1.77 Wooneenheden:

een woning, woonwagen of bedrijfswoning met bijbehorende gebouwen.

1.78 Woonwagen:

een voor bewoning bestemd gebouw of onderkomen dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

1.79 Zolder:

een gedeelte van een gebouw waarvan de oppervlakte, voor zover de hoogte groter is dan 1,50 meter, niet meer bedraagt dan 50% van de oppervlakte van de onderliggende laag.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 De afstand tussen bouwwerken onderling:

waar deze afstand het kleinst is, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

2.2 De afstand van een bouwwerk tot een perceelsgrens:

vanaf het dichtst bij de perceelsgrens gelegen punt van het gebouw tot die perceelsgrens op 1 meter boven peil en haaks op de perceelsgrens, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

2.3 De bebouwde oppervlakte:

van een (bouw)perceel, een bouwvlak of ander terrein, buitenwerks en neerwaarts geprojecteerd, als het totaal van de (grond)oppervlakten van alle op het terrein gelegen gebouwen en andere bouwwerken.

2.4 De bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk geen gebouw zijnde, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

2.5 De breedte (lengte of diepte) van een gebouw:

tussen (de lijnen getrokken door) de buitenzijde van de gevels en/of het hart van de scheidsmuren (op 1 meter boven peil). Wanneer de gevels niet evenwijdig lopen of verspringen wordt het gemiddelde genomen van de kleinste en grootste maat.

2.6 De bedrijfsvloeroppervlakte:

binnenwerks als het totaal van alle vloeroppervlakten ten dienste van kantoren, winkels en/of bedrijven, met inbegrip van de daarbij behorende magazijnen en overige dienstruimten.

2.7 De dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.8 De goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel. Een dakkapel die voldoet aan de voor dakkapellen gestelde voorschriften in deze regels, dient los te worden gezien van de goothoogte van het hoofdgebouw.

2.9 De oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.10 De inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Tuin

3.1 Bestemmingsomschrijving

3.1.1 Algemeen

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. tuinen;
b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder parkeervoorzieningen, ontsluitingen, erven, paden, overige verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, groen, water, erkers, entree- en tochtportalen en waterhuishoudkundige voorzieningen.

3.1.2 Specifiek

Het gebied ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken' is geen erf zoals bedoeld in artikel 1 behorende bij bijlage II van het Besluit omgevingsrecht voor zover het gaat om voor bewoning gebruikte bijbehorende bouwwerken.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de in artikel 3, lid 3.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

3.2.2 Bijbehorende bouwwerken

Op of in de in artikel 3, lid 3.1 bedoelde gronden mogen geen bijbehorende bouwwerken worden gebouwd, met uitzondering van een erker, entree- of tochtportaal, waarbij geldt dat:

a. op de gronden met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken' de bouw van een erker, entree- of tochtportaal niet is toegestaan;
b. de breedte niet meer mag bedragen dan 60% van de desbetreffende gevel van het hoofdgebouw;
c. de diepte gemeten vanuit het hoofdgebouw niet meer dan 2 meter mag bedragen;
d. de afstand tot het openbaar gebied niet minder dan 2 meter mag bedragen;
e. de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw, vermeerderd met 0,4 m tot een maximum van 4 m;
f. de oppervlakte niet meer mag bedragen dan 6 m^2.

3.2.3 Andere bouwwerken

Er mogen andere bouwwerken worden gebouwd, waarbij geldt dat de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan:

a. 1 m voor erf- en terreinafscheidingen en andere bouwwerken voor de voorgevelrooilijn;
b. 2 m voor erf- en terreinafscheidingen achter de voorgevelrooilijn;
c. 3 m voor overige andere bouwwerken achter de voorgevelrooilijn;

mits de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

3.3.1 Andere bouwwerken

De bouw van overige andere bouwwerken voor de voorgevelrooilijn tot 3 m.

3.3.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 10, lid 10.2.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Strijdig gebruik

Ten aanzien van het gebruik dat als strijdig met de bestemming wordt aangemerkt, geldt het bepaalde in artikel 9, lid 9.1.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. woonstraten, woonerven en pleinen;
b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder paden, parkeervoorzieningen, geluidsafschermende en veiligheidsvoorzieningen, voorzieningen van algemeen nut, groen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen, overige verhardingen, speelvoorzieningen, bruggen, viaducten en tunnels ten behoeve van kruisende infrastructuur, met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de in artikel 4, lid 4.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

4.2.2 Gebouwen

Op of in de in artikel 4, lid 4.1 bedoelde gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

4.2.3 Andere bouwwerken

Op of in de in artikel 4, lid 4.1 bedoelde gronden mogen andere bouwwerken ten dienste van de genoemde bestemming worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 m, waaronder straatmeubilair, bruggen en overige kunstwerken; mits de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

4.3 Afwijken van de bouwregels

4.3.1

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor de bouw van andere bouwwerken waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 5 m.

4.3.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 10, lid 10.2.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Strijdig gebruik

Ten aanzien van het gebruik dat als strijdig met de bestemming wordt aangemerkt, geldt het bepaalde in artikel 9, lid 9.1.

Artikel 5 Wonen

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. maximaal één woning per bouwvlak; al dan niet in combinatie met een beroep aan huis;
b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder parkeervoorzieningen, ontsluitingen, erven, paden, overige verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

Op de in artikel 5, lid 5.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

5.2.2 Hoofdgebouwen

a. een hoofdgebouw (de woning) mag uitsluitend binnen het aangegeven bouwvlak worden gebouwd, met dien verstande dat wanneer voor dit bouwvlak eenmaal een omgevingsvergunning voor het bouwen van een hoofdgebouw (de woning) is verleend, de situering van het hoofdgebouw uit díe omgevingsvergunning maximaal toelaabaar is;
b. de goothoogte respectievelijk de bouwhoogte van het hoofdgebouw mag in meters niet meer bedragen dan is aangegeven met de aanduiding 'maximum goothoogte (m) maximum bouwhoogte (m)';
c. voor zover binnen een bouwvlak de aanduiding 'minimum dakhelling (graden), maximum dakhelling (graden)' is aangegeven mag de dakhelling van het hoofdgebouw niet minder en niet meer bedragen dan is aangegeven;
d. indien de onder c bedoelde aanduiding ontbreekt mag de dakhelling van het hoofdgebouw niet meer bedragen dan 45°;
e. de voorgevel van het hoofdgebouw dient in het figuur 'gevellijn' te worden gebouwd;
f. voor zover binnen een bouwvlak het figuur 'gevellijn' is aangegeven dient de nokrichting evenwijdig aan het figuur 'gevellijn' te lopen.

5.2.3 Dakkapellen

Dakkapellen zijn toegestaan voor zover wordt voldaan aan de regels zoals opgenomen in artikel 7, lid 7.3.

5.2.4 Bijbehorende bouwwerken bij hoofdgebouwen

a. bij ieder hoofdgebouw mogen bijbehorende bouwwerken op minimaal 1 m achter de voorgevelrooilijn worden gebouwd, waarbij:
    1. de bouwhoogte van aangebouwde bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw, vermeerderd met 0,4 m tot een maximum van 4 m;
    2. de bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan 3 m;
    3. de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens bij vrijstaande woningen mag niet minder bedragen dan 2 m, tenzij ten minste 6 m achter de achtergevelrooilijn wordt gebouwd; in dat geval mag de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens ook minder bedragen dan 2 m;
b. de hiervoor bedoelde bijbehorende bouwwerken mogen slechts worden gebouwd, indien:
    1. de maximale oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedraagt dan 75 m^2, indien de oppervlakte van het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het bouwvlak, minder dan 300 m^2 bedraagt;

2. de maximale oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedraagt dan 100 m^2, indien de oppervlakte van het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het bouwvlak, tussen de 300 en 500 m^2 bedraagt;
3. de maximale oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedraagt dan 150 m^2, indien de oppervlakte van het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het bouwvlak, meer dan 500 m^2 bedraagt;

en het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het bouwvlak, voor niet meer dan 50% van de oppervlakte wordt bebouwd (bijbehorende bouwwerken én andere bouwwerken).

5.2.5 Andere bouwwerken

Er mogen andere bouwwerken worden gebouwd, waarbij geldt dat het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het bouwvlak, voor niet meer dan 50% van de oppervlakte wordt bebouwd (bijbehorende bouwwerken én andere bouwwerken), en waarbij de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan:

a. 1 m voor erf- en terreinafscheidingen en andere bouwwerken voor de voorgevelrooilijn;
b. 2 m voor erf- en terreinafscheidingen achter de voorgevelrooilijn;
c. 3 m voor overige andere bouwwerken;

mits de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

5.3 Afwijken van de bouwregels

5.3.1 Omgevingsvergunning

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

a. de bouw van een kap op een vrijstaand bijbehorend bouwwerk, zoals genoemd in artikel 5, lid 5.2.4 onder a sub 2, op voorwaarden dat:
   1. de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 5 m;
   2. de goothoogte niet meer bedraagt dan 3 m;
b. de bouw van bijbehorende bouwwerken op een kortere afstand tot het verlengde van de voorgevel, dan genoemd in artikel 5, lid 5.2.4 onder a in de aanhef;
c. de bouw van bijbehorende bouwwerken op een kortere afstand tot de zijdelingse perceelgrens, dan genoemd in artikel 5, lid 5.2.4 onder a sub 3.
d. de bouw van andere bouwwerken zoals borstweringen met een bouwhoogte van maximaal 1 m, gemeten vanaf het betreedbaar oppervlak, op een aangebouwd bijbehorend bouwwerk;
e. de bouw van erf- en terreinafscheidingen met een grotere bouwhoogte, dan genoemd in artikel 5, lid 5.2.5.

5.3.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 10, lid 10.2.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Strijdig gebruik

Ten aanzien van het gebruik dat als strijdig met de bestemming wordt aangemerkt, geldt het bepaalde in artikel 9, lid 9.1.

5.4.2 Beroep aan huis

Ten aanzien van het gebruik voor beroep aan huis geldt het bepaalde in artikel 9, lid 9.2.

5.4.3 Parkeren

Ten aanzien van parkeren geldt het bepaalde in artikel 9, lid 9.4

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Algemene bouwregels

7.1 Ondergeschikte bouwonderdelen

7.1.1 Hoogte

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van goot- en bouwhoogten worden ondergeschikte bouwonderdelen van bouwwerken, zoals schoorstenen, antennes, liftopbouwen, opbouwen voor technische systemen en daarmee gelijk te stellen onderdelen waarvan de overschrijding van de goot- en/of bouwhoogte niet meer bedraagt dan 1 meter of 10%, buiten beschouwing gelaten.

7.1.2 Bouw- en bestemmingsgrenzen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen binnen bouw-, bestemmings- en aanduidingsgrenzen en bij de bepaling van het bebouwde oppervlakte worden ondergeschikte bouwonderdelen van bouwwerken, zoals:

a. plinten, pilasters, luifels, kozijnen, gevelversieringen, balkons, brandtrappen, ventilatiekanalen, uitspringende schoorsteenwanden, gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en daarmee gelijk te stellen onderdelen waarvan de overschrijding van de bouwgrens of de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 0,5 meter;
b. luifels bij winkels waarvan de overschrijding van de bouwgrens of de bestemmingsgrens niet meer dan 1 meter bedraagt;

buiten beschouwing gelaten.

7.1.3 Bestaande ondergeschikte bouwonderdelen

Bouwwerken, welke niet voldoen aan het bepaalde in de leden 7.1.1 en 7.1.2, zijn toegestaan voor zover deze rechtsgeldig zijn gebouwd of een rechtsgeldige bouwtitel hebben op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit plan. De bestaande, afwijkende maatvoering geldt dan als maximale maatvoering.

7.2 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bouwwerken ten behoeve van:

a. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
b. de ruimtelijke inpasbaarheid;
c. de verkeersveiligheid;
d. de sociale veiligheid;
e. het gewenste voorzieningenniveau;
f. het behoud van parkeervoorzieningen;
g. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groen- en waterelementen;
h. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
i. het milieu.

7.3 Dakkapellen

7.3.1 Dakkapellen

Dakkapellen mogen worden gebouwd voor zover elders in de regels naar dit lid is verwezen, waarbij de volgende regels gelden:

a. Situering

Een dakkapel mag in het voordakvlak of een naar openbaar toegankelijk gebied gekeerd zijdakvlak worden gebouwd, mits wordt voldaan aan de volgende eisen:

1. bovenzijde meer dan 0,5 m onder de daknok,

2. zijkanten meer dan 0,5 m van de zijkanten van het dakvlak, en
3. er is geen dakkapel aanwezig in het betreffende dakvlak;

b. Maatvoering
1. de hoogte van de dakkapel, gemeten vanaf de voet van de dakkapel, bedraagt maximaal 1,75 m;
2. de breedte van de dakkapel bedraagt maximaal 3 m;

c. Overige criteria
1. dakkapellen zijn niet toegestaan in daken met een dakhelling van minder dan 30 graden;
2. een dakkapel heeft een plat dak.

7.3.2 Afwijken dakkapel

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 7, lid 7.3.1 sub b2, voor een grotere breedte van een dakkapel.

7.3.3 Algemene randvoorwaarden voor afwijken

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 10, lid 10.2.

7.4 Geluidsbelasting

De geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde, inclusief de bijbehorende randvoorwaarden voor het geluidgevoelige gebouw en buitenruimte van die hogere grenswaarde.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

8.1 Overige zone - bovenland

8.1.1 Aanduidingsomschrijving

In afwijking van het elders in deze regels bepaalde, zijn de gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - bovenland', tevens bestemd voor de bescherming en instandhouding van het (niveau van het) bovenland.

8.1.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden

Verbod

Het is verboden op of in de in lid 8.1.1 bedoelde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, uit te voeren:

a. het uitvoeren van grondbewerkingen, zoals afgraven, woelen, mengen, diepploegen, ontginnen, bodemverlagen, ophogen of egaliseren van de bodem en aanleggen van (drainage)leidingen;
b. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
c. het verhogen of verlagen van de grondwaterstand.

Uitzondering

Het bepaalde onder 'verbod' is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer ten dienste van de onderliggende bestemming;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
c. mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende omgevingsvergunning.

Toelaatbaarheid

De onder 'verbod' genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien op basis van een schriftelijk advies van een cultuurhistorisch deskundige, gebleken is dat de genoemde werken of werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot onevenredige aantasting van de cultuurhistorische waarden van het bovenland

Nadere voorwaarden

Voor zover de onder 'verbod' genoemde werken of werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden kunnen leiden tot een verstoring van de cultuurhistorische waarden, kan in afwijking van het bepaalde onder 'toelaatbaarheid' de omgevingsvergunning worden verleend indien aan de omgevingsvergunning de volgende nadere voorwaarden worden verbonden:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de cultuurhistorische waarden kunnen worden behouden en/of hersteld;
b. de verplichting de werken en werkzaamheden die tot de maaiveldverstoring leidt, te laten begeleiden door een cultuurhistorisch deskundige.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

9.1 Strijdig gebruik

9.1.1 Algemeen verbod

Het is verboden de in dit plan begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met de bestemming.

9.1.2 Gebruik van onbebouwde gronden

Onder strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan:

a. het storten of lozen van puin, vuil of andere vaste of vloeibare afvalstoffen;
b. het opslaan van goederen, zoals vaten, kisten, bouwmaterialen, werktuigen, machines of onderdelen hiervan;
c. het opslaan van onklare voer- en vaartuigen of onderdelen hiervan;
d. het opslaan van vuurwerk;
e. prostitutie;
f. een seksinrichting;
g. het plaatsen of geplaatst houden van onderkomens;

met uitzondering van:

h. vormen van gebruik, die verenigbaar zijn met het doel waarvoor de grond ingevolge de bestemming, de bestemmingsomschrijving en/of de overige regels mag worden gebruikt;
i. het opslaan van bouwmaterialen, puin en specie in verband met normaal onderhoud, dan wel ter verwezenlijking van de bestemming.

9.1.3 Gebruik van bouwwerken

Onder strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan:

a. vrijstaande bijbehorende bouwwerken, bedrijfsgebouwen, garageboxen en/of andere niet voor bewoning bestemde gebouwen te gebruiken als woning;
b. woningen te gebruiken voor/als beroeps- of bedrijfsmatige werkruimte, zulks met uitzondering van het bepaalde in artikel 9, lid 9.2 (beroep aan huis) of, indien daartoe een omgevingsvergunning voor het afwijken is verleend, met uitzondering van het bepaalde in artikel 9, lid 9.3 (bedrijf aan huis);
c. de in het plan toegestane bouwwerken te gebruiken voor prostitutie en/of als seksinrichting;
d. bouwwerken te gebruiken voor het opslaan van vuurwerk;
e. een woning te gebruiken voor het huisvesten van meer dan één huishouden (=kamerverhuur).

9.2 Beroep aan huis

Indien op grond van de bestemming een beroep aan huis is toegestaan, dan mag een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken bij de (bedrijfs)woning of een gedeelte daarvan gebruikt worden voor beroep aan huis, onder de voorwaarden dat:

a. de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd,
b. de beroepsmatige activiteiten worden uitgeoefend door degene die op het perceel woonachtig is;
c. de totale bedrijfsvloeroppervlakte per perceel niet meer dan 25% bedragen mag bedragen, met een maximum van 50 m^2;
d. er geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
e. in de omgeving geen onevenredige toename van de verkeersbelasting mag optreden;
f. er geen vergunningplichtige activiteiten ingevolge de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht mogen plaatsvinden;
g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij:
    1. er sprake is van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd;

2. het detailhandel betreft als ondergeschikt en niet zelfstandig onderdeel van de bedrijfsvoering;
3. de detailhandel geen onevenredige afbreuk doet aan het voorzieningenniveau binnen de gemeente;

h. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie.

9.3 Ondergeschikte bouwonderdelen

Voor zover het gebruik van ondergeschikte bouwonderdelen zoals bedoeld in artikel 7, lid 7.1 niet past binnen de desbetreffende bestemming, worden deze gebruiksregels buiten beschouwing gelaten.

9.4 Voorwaardelijke verplichting parkeren

a. Voor zover elders in de regels naar dit lid is verwezen, geldt dat bij het bouwen en het wijzigen van het bestaande gebruik zoals toegestaan op grond van de bestemmingen genoemd in Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels, voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de 'Nota Parkeernormen gemeente Lansingerland', die op 29 april 2014 in werking is getreden, of de rechtsopvolger daarvan.
b. Van het bepaalde onder a. kan worden afgeweken, indien kan worden aangetoond dat op andere wijze is voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

9.5 Dakterrassen voor de voorgevel van het hoofdgebouw

a. Het is verboden om het dakvlak van bijbehorende bouwwerken vóór de voorgevel van het hoofdgebouw te gebruiken als dakterras.
b. Van het bepaalde onder a. kan worden afgeweken, indien het gebruik van het dakvlak als dakterras niet op stedenbouwkundige bezwaren stuit. Hierbij mag de hoogte van een afscheiding van het dakterras niet meer bedragen dan 1,20 m.

9.6 Afwijken van de algemene gebruiksregels

9.6.1 Bedrijf aan huis

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het op grond van de bestemming toegestane gebruik, voor de uitoefening van een bedrijf aan huis in een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken, onder de voorwaarden dat:

a. de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd,
b. de bedrijfsmatige activiteiten worden uitgeoefend door degene die op het perceel woonachtig is;
c. de totale bedrijfsvloeroppervlakte per perceel niet meer dan 25% bedragen mag bedragen, met een maximum van 50 m^2;
d. er geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
e. in de omgeving geen onevenredige toename van de verkeersbelasting mag optreden;
f. er geen vergunningplichtige activiteiten ingevolge de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht mogen plaatsvinden;
g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij:
   1. er sprake is van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd;
   2. het detailhandel betreft als ondergeschikt en niet zelfstandig onderdeel van de bedrijfsvoering;
   3. de detailhandel geen onevenredige afbreuk doet aan het voorzieningenniveau binnen de gemeente;
h. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie;
i. uitsluitend bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan uit milieucategorie 1, zoals bedoeld in als bijlage 1 pgenomen 'Staat van Bedrijfsactiviteiten', voor zover de bedrijven in de bedoelde lijst niet zijn doorgehaald of daarmee naar de aard (qua milieuplanologische hinder) gelijk te stellen bedrijfsactiviteiten.

9.6.2 Bed & breakfast

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het op grond van de bestemming toegestane gebruik, voor bed & breakfast in een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken, onder de voorwaarden dat:

a. de woonfunctie blijft als hoofdfunctie behouden;
b. de exploitatie moet plaatsvinden door degene die op het perceel woonachtig is;
c. de totale vloeroppervlakte aan logeereenheden mag per perceel niet meer bedragen dan 25 % van het woonoppervlak met een maximum van 75 m²;
d. er mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
e. het aantal logeereenheden mag niet meer bedragen dan 4 per woning;
f. in de omgeving mag geen onevenredige toename van de verkeersbelasting optreden;
g. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie.

9.6.3 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de gebruiksregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 10, lid 10.2.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

10.1 Afwijken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van deze regels ten behoeve van:

a. het bouwen van niet voor bewoning bestemde bouwwerken ten dienste van het openbaar nut en de waterhuishouding, zoals gasdrukregelstations, duikers, keermuren en bruggen, gemalen, wachthuisjes, telefooncellen en transformatorhuisjes, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 4 m en de inhoud niet meer dan 75 m^3 mag bedragen;
b. het bouwen van niet voor bewoning bestemde kunstobjecten, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 5 m mag bedragen;
c. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, maatvoeringsgrenzen en overige aanduidingen op de verbeelding, indien bij definitieve uitmeting of verkaveling blijkt dat deze afwijking in het belang van een juiste verwezenlijking van het plan redelijk, gewenst of noodzakelijk is en de structuur van het bestemmingsplan niet wordt aangetast. De overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3 m bedragen en het bouwvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
d. het afwijken van de voorgeschreven maatvoering van bouwwerken (waaronder goothoogte, bouwhoogte, dakhelling, bebouwingsoppervlakte, onderlinge afstand, afstand tot perceelsgrenzen) met ten hoogste 10%;
e. het afwijken van de voorgeschreven maatvoering voor ondergeschikte bouwonderdelen zoals bepaald in artikel 7 'Algemene bouwregels' leden 7.1.1 en 7.1.2 waarbij de overschrijding van de bouwhoogte, bouwgrens en/of de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 3 meter;
f. de bouw van antennemasten voor communicatiedoeleinden, waarbij de bouwhoogte niet meer dan 45 m mag bedragen en waarbij moet worden voldaan aan de volgende punten:
    1. een goede landschappelijke, stedenbouwkundige en architectonische inpassing van deze voorzieningen, mits dit ruimtelijk inpasbaar is in relatie tot de visuele kwaliteit van gebouw en omgeving en landschappelijke gebieden, en op vooraarde dat open landschappen en monumenten zoveel mogelijk vrij moeten blijven van bebouwing;
    2. een situering bij voorkeur bij sportcomplexen, op of aan de randen van bedrijventerreinen, aan de randen van woonwijken en in de tussengebieden tussen woonwijken en bedrijventerreinen;
    3. een maximale “site-sharing” en gebruik van bijvoorbeeld hoogspanningsmasten, tenzij dit redelijkerwijs niet mogelijk is;
g. de bouw van andere bouwwerken tot 15 m;
h. kamerverhuur, mits:
    1. indien er sprake is van huisvesting van arbeidsmigranten: per werknemer een minimale gebruiksoppervlakte wordt aangehouden van 12 m^2 gebruiksoppervlak, conform NEN2580;
    2. er aan maximaal 6 personen huisvesting wordt geboden buiten het hoofdhuishouden.

10.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken

Afwijken is slechts mogelijk mits:

a. de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde;
b. dit ruimtelijk inpasbaar is gelet op:
    1. de ruimtelijke kwaliteit van het openbare gebied, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

11.1 Algemeen

Burgemeester en wethouders zijn, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, bevoegd het plan te wijzigen, indien de wijziging betrekking heeft op:

a. het bouwen van niet voor bewoning bestemde bouwwerken ten dienste van het openbaar nut en de waterhuishouding met een inhoud van ten hoogste 150 m3 en een bouwhoogte van ten hoogste 6 m;
b. een andere situering en/of begrenzing van bestemmingsvlakken, bouwvlakken en/of aanduidingen, indien bij de uitvoering van het plan mocht blijken dat verschuivingen in verband met ingekomen bouwaanvragen nodig zijn ter uitvoering van een bouwplan op voorwaarde, dat de oppervlakte van het betreffende bestemmingsvlak dan wel bouwvlak met niet meer dan 20% zal worden gewijzigd;
c. het wijzigen van de per aanduiding of in de planregels gegeven maten en afmetingen met ten hoogste 20%, indien, in verband met ingekomen bouwaanvragen, deze wijzigingen nodig of wenselijk zijn.

11.2 Dubbelbestemmingen en aanduidingen

11.2.1 Wijziging

Burgemeester en wethouders zijn, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, bevoegd het plan te wijzigen, indien de wijziging betrekking heeft op:

a. het toevoegen van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' of de aanduiding 'archeologische waarden', indien uit nader archeologisch onderzoek is gebleken dat sprake is van een gebied met hoge oudheidkundige waarden die gehandhaafd dienen te blijven;
b. verwijderen of toevoegen van de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie, de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – monument' en/of de aanduiding 'cultuurhistorische waarden', indien op basis van nadere inventarisatie zulks gewenst is. Alvorens toepassing te geven aan deze regel winnen burgemeester en wethouders advies in bij een deskundige op cultuurhistorisch gebied.
c. het wijzigen van de bestemmingen ten behoeve van de aanleg van een (ondergrondse) leiding van welke aard dan ook. Alvorens toepassing te geven aan deze regel winnen burgemeester en wethouders advies in bij een, ter zake de veiligheid van leidingen, deskundige instantie zoals het RIVM of de beheerder(s) van de leiding;

11.2.2 Algemene randvoorwoorden voor wijzigen

Burgemeester en wethouders verlenen slechts medewerking aan een wijziging van het plan, mits:

a. dit ruimtelijk inpasbaar is, gelet op:
    1. de kwaliteit van het openbare gebied, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
    2. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
    3. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van het betreffende perceel en de aangrenzende percelen en bouwwerken;
    4. de verkeersveiligheid;
    5. de sociale veiligheid;
    6. het gewenste voorzieningenniveau;
    7. het aantal parkeervoorzieningen;
    8. het milieu.
b. voldaan wordt aan de onderzoeksverplichting op de volgende onderdelen:
    1. luchtkwaliteit;
    2. parkeerbehoefte;

3. geluid;
4. bodemkwaliteit;
5. watertoets;
6. archeologie;
7. externe veiligheid (afweging van het groepsrisico);
8. ecologie, toetsing Flora- en faunawet;
9. economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal.

Artikel 12 Algemene procedureregels

Een beslissing omtrent het stellen van nadere eisen wordt niet genomen dan nadat belanghebbenden gedurende twee weken, na publicatie van het voornemen tot het stellen van nadere eisen in een van overheidswege uitgegeven blad of een dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad, in de gelegenheid zijn gesteld schriftelijk zienswijzen tegen die voorgenomen nadere eisen bij burgemeester en wethouders in te dienen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en Slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

13.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een (omgevings)vergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

c. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

c. Indien het gebruik, bedoeld onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 14 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Achter de Kerk, Bleiswijk'.

BIJLAGEN BIJ DE REGELS

Bijlage 1:

Staat van Bedrijfsactiviteiten (wonen)

Bijlage 1

LIJST 1 - ACTIVITEITEN

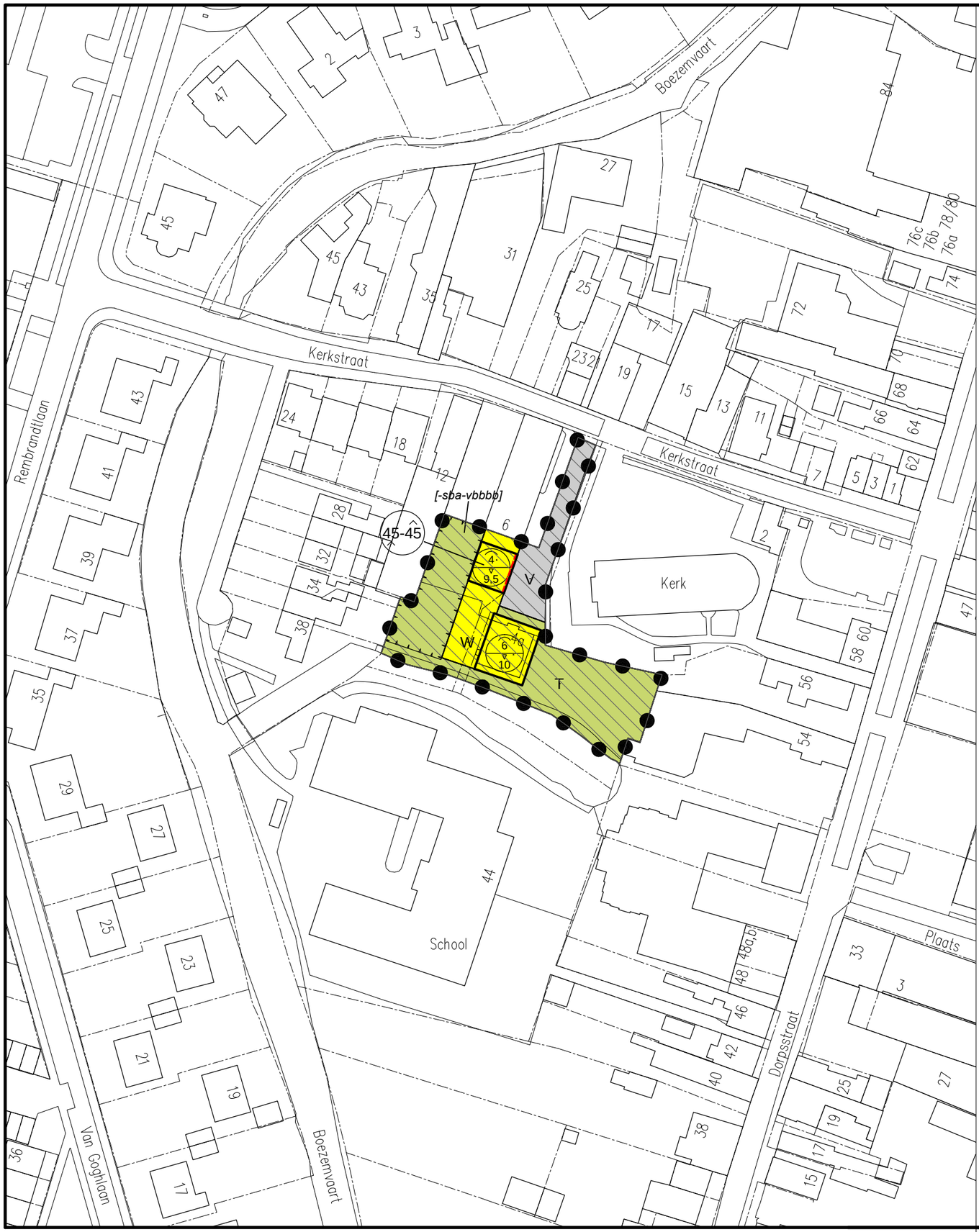
SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES				
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER		VISUEEL	BODEM	LUCHT
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA															
221	581		Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
2223	1814	A	Grafische afwerking	0	0	10			0		10		1	1	G	1		
223	182		Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10			0		10		1	1	G	1		
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.															
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10			0		10		1	1	P	1		
~~40~~	~~35~~	~~D0~~	~~Gasdistributiebedrijven:~~															
~~40~~	~~35~~	~~D3~~	~~- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING															
511	461		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN															
~~52~~	~~47~~	~~A~~	~~Detailhandel voor zover n.e.g.~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
~~5211/2,5246/9~~	~~471~~		~~Supermarkten, warenhuizen~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~5222, 5223~~	~~4722, 4723~~		~~Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken~~	~~10~~	~~0~~	~~10~~			~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
~~5224~~	~~4724~~		~~Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel~~	~~10~~	~~10~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
~~5231, 5232~~	~~4773, 4774~~		~~Apotheken en drogisterijen~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~			~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
~~5249~~	~~4778~~		~~Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~10~~	~~V~~	~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
527	952		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	10			10		10		1	1	P	1		
~~55~~	~~55~~	~~-~~	~~LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING~~															
~~5511, 5512~~	~~5510~~		~~Hotels en pensions met keuken, conferentie-oorden en congrescentra~~	~~10~~	~~0~~	~~10~~			~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~553~~	~~561~~		~~Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.~~	~~10~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~554~~	~~563~~	~~1~~	~~Café's, bars~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~5551~~	~~5629~~		~~Kantines~~	~~10~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~	~~D~~	~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
61, 62	50, 51	-	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT															
61, 62	50, 51	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	10			0		10		1	2	P	1		
63	52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER															
6322, 6323	5222		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10			0		10		1	2	P	1		
~~633~~	~~791~~		~~Reisorganisaties~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
634	5229		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10			0		10	D	1	1	P	1		
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE															
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C		0		10		1	1	P	1		
~~642~~	~~61~~	~~B0~~	~~zendinstallaties~~															
~~642~~	~~61~~	~~B2~~	~~- FM en TV~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~2~~		
~~642~~	~~61~~	~~B3~~	~~- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~2~~		
~~65, 66, 67~~	~~64, 65, 66~~	~~-~~	~~FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN~~															

Bijlage 1

LIJST 1 - ACTIVITEITEN

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES				
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER		VISUEEL	BODEM	LUCHT
~~65, 66, 67~~	~~64, 65, 66~~	~~A~~	~~Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
70	41, 68	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED															
70	41, 68	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE															
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK															
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING															
74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	10			0		10	D	1	2	P	1		
~~7484.4~~	~~82992~~		~~Veilingen voor huisraad, kunst e.d.~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
75	84	-	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN															
75	84	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	0	0	10			0		10		1	2	P	1		
85	86	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG															
~~8512, 8513~~	~~8621, 8622, 8623~~		~~Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~8514, 8515~~	~~8691, 8692~~		~~Consultatiebureaus~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
91	94	-	DIVERSE ORGANISATIES															
9111	941, 942		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
92	59	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE															
9251, 9252	9101, 9102		Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	0	0	10			0		10		1	2	P	1		
~~926~~	~~931~~	~~H~~	~~Golfbanen~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~926~~	~~931~~	~~0~~	~~Schietinrichingen:~~															
~~926~~	~~931~~	~~2~~	~~- binnenbanen: boogbanen~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
~~93~~	~~96~~	~~-~~	~~OVERIGE DIENSTVERLENING~~															
~~9301.3~~	~~96013~~	~~B~~	~~Wasserettes, wassalons~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
~~9302~~	~~9602~~		~~Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
~~9303~~	~~9603~~	~~0~~	~~Begrafenisondernemingen:~~															
~~9303~~	~~9603~~	~~1~~	~~- uitvaartcentra~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~9303~~	~~96031~~	~~2~~	~~- begraafplaatsen~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~9305~~	~~9609~~	~~B~~	~~Persoonlijke dienstverlening n.e.g.~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~0~~		~~10~~	~~D~~	~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		

VERBEELDING



Plangebied

Plangrens

Gebiedsaanduidingen

overige zone - bovenland

Bouwvlakken

bouwvlak

Bouwaanduidingen

[-sba-vbbbb] specifieke bouwaanduiding uitgesloten - voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken

Maatvoeringen

maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)

minimum dakhelling (graden), maximum dakhelling (graden)

Enkelbestemmingen

T Tuin

V Verkeer

W Wonen

Figuren

gevellijn

VAST TE STELLEN

OVERLEG	
TERINZAGELEGGING ONTWERP	24 januari t/m 6 maart 2017
VASTGESTELD	1 juni 2017
GEWIJZIGD	9 aug. 2016
	11 aug. 2016
	15 sept. 2016
DATUM PLOT	13-3-2017
USER	Wout

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan

Achter de kerk, Bleiswijk

IDN	NL.IMRO.1621.BP0172-VAST
WERKNR.	740.303.00
SCHAAL	1:1000
DATUM	1 juni 2017
GETEKEND	whl
FORMAAT	A3
PROJECTMAP	J:\740\303\00\3 Projectresultaat\verbeelding\dwg
BESTAND	RO-BP-74030300-VB-VST1.dwg
BLAD	. --

N

KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap BV
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

Postadres: Postbus 13042 3004 HA Rotterdam
Bezoekadres: Van Nelleweg 3042 3044 BC Rotterdam
Telefoon: 010 433 00 99

E-mail: kuiper@kuiper.nl
Internet: www.kuiper.nl

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Werkgeverscommissie

Registratienummer
BR1700051

Onderwerp
Benoeming van de heer drs. Jeroen P.L. Elshof tot plaatsvervangend griffier.

Gevraagde beslissing
De heer drs. Jeroen P.L. Elshof te benoemen tot plaatsvervangend griffier

Samenvatting
Gezien artikel 107d Gemeentewet moet een gemeente over een plaatsvervangend griffier beschikken. Sinds 2007 beschikte de raad van Lansingerland over twee plaatsvervangend griffiers. Op dit moment is er vanwege personeelswisselingen nog één plaatsvervangend griffier die de griffier in voorkomende gevallen vervangt. Dit maakt niet alleen de werkbelasting soms onevenredig zwaar, maar kan op enig moment ook risicovol zijn. Ook een plaatsvervanger kan uitvallen of door omstandigheden verhinderd zijn. Om tot voldoende dekking van het (plaatsvervangend) griffierschap te komen is het benoemen van een extra plaatsvervangend griffier wenselijk dan wel noodzakelijk.

Met de benoeming van de heer Elshof tot raadsadviseur (een directe resultante van raadsbesluit BR1700009 van 23 februari 2017) is de benoeming van een extra plaatsvervangend griffier weer mogelijk geworden.

Financiële consequenties
Geen

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700051

Onderwerp
Benoeming van de heer drs. Jeroen P.L. Elshof tot plaatsvervangend griffier.

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
De gemeente Lansingerland niet over een tweede plaatsvervangend griffier beschikt en dit in voorkomende gevallen conform de Gemeentewet wel noodzakelijk kan zijn;

Gelet op
Artikel 107d Gemeentewet;

Besluit(en)
De heer drs. Jeroen P.L. Elshof te benoemen tot plaatsvervangend griffier

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Raadsvoorstel

Datum Raad
1 juni 2017

Registratienummer
BR1700037

Onderwerp
Besluit onderzoeksrapport Rekenkamer Lansingerland 'in de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland'

Gevraagde beslissing
In te stemmen met de conclusies en aanbevelingen zoals verwoord in hoofdstuk 2 van het rapport 'in de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland'.

Samenvatting
Op 23 februari 2017 heeft de directeur van de Rekenkamer Lansingerland het onderzoeksrapport ‘in de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland’ aangeboden aan de gemeenteraad. Artikel 10, lid 5 van de Verordening Rekenkamer Lansingerland schrijft voor dat de raad het onderzoeksrapport behandelt binnen drie maanden na publicatie van het rapport. Om te voldoen aan de verordening wordt de raad gevraagd in de gemeenteraadsvergadering van 20 april 2017 een besluit over het onderzoeksrapport te nemen.

Verdere procedure
Artikel 10, lid 5 van de Verordening Rekenkamer Lansingerland schrijft voor dat 3 maanden na publicatie van het rapport de raad een besluit neemt over het rapport.

Bijlagen
- Het rapport ‘in de groei, toegang tot jeugdhulp in Lansingerland’ (I17.09856)

Raadsbesluit

Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700037

Onderwerp
Besluit onderzoeksrapport Rekenkamer Lansingerland 'in de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland'

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel;

Overwegende dat
de Rekenkamer Lansingerland op 23 februari 2017 het rapport 'in de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland' aan de raad heeft gepresenteerd;

Gelet op
- de artikelen 81a tot en met 81u en de artikelen 182 en 185 van de Gemeentewet;
- de verordening Rekenkamer Lansingerland;
- de bespreking van het rapport 'in de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland' in de commissie Samenleving van 18 mei 2017.

Besluit(en)
In te stemmen met de conclusies en aanbevelingen zoals verwoord in hoofdstuk 2 van het rapport 'in de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland'.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Rekenkamer
LANSINGERLAND

Meent 94
t 010 • 267 22 42

Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

info@rekenkamer.rotterdam.nl
www.rekenkamer.rotterdam.nl

VERTROUWELIJK
Gemeente Lansingerland
Gemeenteraad
d.t.k.v. de Griffie
Postbus 1
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

datum
21 februari 2017

ons kenmerk
RL/17.04/PH/LW/NA

pagina
1 van 1

betreft
rapport In de groei

Geacht raadslid,

Hierbij zend ik u onder embargo het door de Rekenkamer Lansingerland vastgestelde rapport 'In de groei, de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland', alsmede het persbericht.

Het rapport wordt gepubliceerd op donderdag 23 februari 2017. Er geldt een embargo op het rapport tot die datum (11.00 uur). Ik verzoek u dit embargo in acht te nemen.

Uiteraard stel ik het op prijs en ben ik graag bereid het rapport aan uw raad te presenteren en op vragen en opmerkingen in te gaan.

Met vriendelijke groet,

Drs. P. Hofstra RO CIA
Directeur

bijlagen: 2

in de groei

de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland

Rekenkamer
LANSINGERLAND

in de groei

de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland

Rekenkamer
LANSINGERLAND

Rekenkamer
LANSINGERLAND

voorwoord

Met de decentralisatie van de jeugd- en de ouderenzorg zijn de gemeenten per 1 januari 2015 verantwoordelijk geworden voor (onder meer) de toegang tot ondersteuning, hulp en zorg aan jeugdigen en hun opvoeders. In de organisatorische vormgeving van die toegang zijn de gemeenten vrij om te kiezen tussen een (nieuw op te richten) centraal loket of gebruik te maken van het (de) bestaande loket(ten).

De gemeente Lansingerland heeft nadrukkelijk gekozen voor het laatstgenoemde model, ondanks het gegeven dat verreweg de meeste gemeenten hebben gekozen voor een centraal loket in de vorm van zogenaamde wijkteams. De voordelen van een dergelijke keuze zijn vanuit het perspectief van de cliënt evident, omdat de drempel tot het zoeken van hulp zo laag mogelijk is neergelegd.

Toch blijken er ook aan dit model wel degelijk nadelen te kleven, zo blijkt uit onderhavig rekenkameronderzoek. Zo is de coördinatie tussen de verschillende betrokken professionals minder eenvoudig en is ook het proces van de toegang minder overzichtelijk. Maar ook het centrale model van toegang kent uiteraard zijn nadelen. Zo is de drempel voor cliënten ten opzichte van het decentrale nadeel aanzienlijk hoger.

De vraag welk model het best past is derhalve niet heel eenvoudig te beantwoorden. De keuze van Lansingerland voor een decentraal model is te verdedigen, zeker waar de gemeente tevens openstaat voor de nadelen van het model. Niettemin moeten ook in dit geval nog serieuze stappen worden gezet wil er een situatie ontstaan waarbij een lage drempel voor cliënten gepaard kan gaan met een optimale samenwerking tussen de professionals. Pas dan kan worden geconcludeerd dat de cliënt de uiteindelijke winnaar is van de gekozen beleidskeuzes.

Voor haar onderzoek heeft de rekenkamer veel informatie verzameld. De rekenkamer is de contactpersonen en geïnterviewden zeer erkentelijk voor hun medewerking. Het onderzoek werd verricht door Laurens Wijmenga (projectleider) en Rosa Ridderhof (onderzoeker).

Paul Hofstra
Directeur Rekenkamer Lansingerland

Rekenkamer
LANSINGERLAND

in de groei 1

voorwoord 3

bestuurlijke nota 7
inleiding 9
1-1 aanleiding 9
1-2 doel- en vraagstelling 9
1-3 leeswijzer 9
conclusies en aanbevelingen 11
2-1 hoofdconclusies 11
2-2 toelichting op hoofdconclusies 12
2-3 aanbevelingen 16
reactie college en nawoord 19
3-1 reactie college van B en W 19
3-2 nawoord 22

nota van bevindingen 25
inleiding 27
1-1 aanleiding 27
1-2 doel en probleemstelling 27
1-2-1 doelstelling 27
1-2-2 vraagstelling 27
1-3 afbakening 28
1-4 leeswijzer 28
jeugdhulpbeleid in Lansingerland 29
2-1 inleiding 29
2-2 nationaal beleid: de Wet op de jeugdhulp 29
2-3 gemeentelijk jeugdhulpbeleid 31
2-3-1 beleid sociaal domein 31
2-3-2 preventie en vroege signalering problematiek jeugdigen 32
organisatie toegang tot jeugdhulp 35
3-1 inleiding 35
3-2 organisatie toegang 35
3-3 proces toeleiding naar hulp of advies 38
3-3-1 vraag om hulp of advies 40
3-3-2 brede vraagverheldering 40
3-3-3 ondersteuningsplan 41
3-3-4 beschikking door gemeente 41
preventief jeugdhulpbeleid 43
4-1 inleiding 43
4-2 vroege signalering van jeugdproblematiek 43
4-2-1 vroege signalering door het CJG 44
4-2-2 vroege signalering door schoolmaatschappelijk werk 45
4-3 verschuiving van zware naar lichte ondersteuning 46
toegang in de praktijk 49
5-1 inleiding 49

5-2	rol -en taakverdeling	49
5-3	informatie-uitwisseling	51
5-4	monitoring jeugdhulpbeleid	54
5-4-1	behoefte aan jeugdhulp	54
5-4-2	inzicht in verstrekte jeugdhulp	58
5-5	zorgaanbod	60
5-5-1	inkoop en subsidiering aanbod jeugdhulp	60
5-5-2	overeenstemming vraag en aanbod	62
5-6	evaluatie	63
resultaten jeugdhulpbeleid		65
6-1	inleiding	65
6-2	zorgcontinuïteit	65
6-2-1	klanttevredenheid	66
6-2-2	klachten en bezwaren	67
6-2-3	calamiteiten	69
6-3	gebruik en kosten jeugdhulp	69
6-3-1	gebruik jeugdhulp	69
6-3-2	kosten jeugdhulp	70
	Bijlagen	**79**
bijlage 1	begrippenlijst	81
bijlage 2	lijst van afkortingen	83
bijlage 3	onderzoeksverantwoording	84
bijlage 4	geraadpleegde bronnen	85

bestuurlijke nota

1 inleiding

1-1 aanleiding

Door de inwerkingtreding van de nieuwe Jeugdwet vanaf 1 januari 2015 zijn de gemeenten verantwoordelijk voor (de toegang tot) jeugdhulp. Dit betekent dat gemeenten een passend hulp- en zorgaanbod voor alle jeugdigen in de leeftijd nul tot achttien binnen hun gemeenten moeten realiseren. De rijksoverheid beoogt met de Jeugdwet ook een inhoudelijke vernieuwing van de jeugdhulp, de zogenoemde transformatie. De transformatie behelst in essentie dat de nadruk in de hulp aan jeugdigen en hun opvoeders meer moet komen te liggen op preventie en het zo vroeg mogelijk signaleren en aanpakken van problemen van de jeugd.

Het onderwerp toegang tot jeugdhulp kwam ook als een van de voorkeuren naar voren bij een stemsessie die de rekenkamer 9 december 2015 heeft gehouden met een delegatie van de raad. In het onderzoeksprogramma dat de Rekenkamer Lansingerland op 15 december 2015 aan de raad heeft gestuurd, is daarom een onderzoek aangekondigd naar de wijze waarop de toegang tot de jeugdhulp verloopt.

Het onderzoek richt zich zowel op de organisatie van de toegang tot de jeugdhulp als op het preventief jeugdhulpbeleid (de wijze waarmee invulling wordt gegeven aan de transformatiedoelstellingen van de Jeugdwet, namelijk meer nadruk op preventie en vroege signalering van problematiek van jeugdigen).

1-2 doel- en vraagstelling

De rekenkamer beoogt met dit onderzoek te achterhalen of de toegang tot jeugdhulp via de gemeente en het CJG Lansingerland op adequate wijze plaatsvindt en welke resultaten met het preventief jeugdhulpbeleid worden behaald.

De centrale vraag van het onderzoek luidt als volgt:
Vindt de toegang tot jeugdhulp via de gemeente en het CJG Lansingerland op adequate manier plaats en welke resultaten worden behaald met het preventief jeugdhulpbeleid?

1-3 leeswijzer

In de nota van bevindingen staan de resultaten van het onderzoek die als basis dienen voor de conclusies in de bestuurlijke nota. In de nota van bevindingen worden de onderzoeksvragen behandeld. De voorliggende bestuurlijke nota bevat de voornaamste conclusies en aanbevelingen.

Samen vormen de bestuurlijke nota en de nota van bevindingen het rekenkamerrapport.

2 conclusies en aanbevelingen

2-1 hoofdconclusies

1 De toegang tot het sociaal domein (inclusief jeugdhulp) in Lansingerland verloopt niet via één centraal loket of een gebiedsgericht wijkteam, maar decentraal via Kwadraad, het CJG, Welzijn Lansingerland en de gemeente (de 'toegangspartijen'). Het voordeel van dit toegangsmodel is dat de drempel om hulp te zoeken laag is. Nadelen zijn dat de coördinatie tussen de betrokken professionals minder eenvoudig is en het proces van de toegang minder overzichtelijk.

2 Om de nadelen van het gekozen toegangsmodel te ondervangen heeft de gemeente afspraken gemaakt met de toegangspartijen over onder meer casushouderschap, de registratie van hulpvragen en het delen van informatie over jeugdigen met problematiek. Deze afspraken functioneren echter nog niet adequaat, wat ten koste kan gaan van de tijdigheid en kwaliteit van de geboden hulp. Bovendien worden hierdoor de mogelijkheden om te sturen op een verschuiving van zware naar lichtere vormen van ondersteuning beperkt.

3 In het eerste jaar na de decentralisaties (2015) was het jeugdhulpbeleid (inclusief de inrichting van de toegang en het preventief jeugdhulpbeleid) voornamelijk gericht op het bieden van goede dienstverlening en zorgcontinuïteit en het voorkomen van incidenten. De beperkt beschikbare gegevens duiden er niet op dat de kwaliteit van de dienstverlening is verminderd of de zorgcontinuïteit in gevaar is geweest. Ook zijn er geen incidenten gemeld.

4 Preventie en vroege signalering van problematiek van jeugdigen zouden op termijn moeten leiden tot een verschuiving van zware (en duurdere) naar lichtere (en goedkopere) typen ondersteuning. De gemeente beschikt echter over onvoldoende informatie met betrekking tot de vraag naar jeugdhulp en de (kosten van) verstrekte jeugdhulp om te beoordelen of deze verschuiving zich daadwerkelijk voordoet. Tevens kan de gemeente hierdoor niet beoordelen of het aanbod van jeugdhulp kwantitatief en kwalitatief toereikend is.

5 Voor vroege signalering van jeugdproblematiek steunt de gemeente op het reeds bestaande netwerk van onder meer het CJG, schoolmaatschappelijk werk en huisartsen. Het bereik van dit netwerk vertoont echter lacunes, waardoor problematiek van jeugdigen mogelijk niet of niet tijdig wordt gesignaleerd en aangepakt.

6 Er zijn methoden en werkwijzen voor het bereiken van een verschuiving van zware, duurdere, regionale jeugdhulp naar lichte, goedkope en lokale vormen van jeugdhulp. Niettemin behoeft de wijze waarop de gemeente stuurt op deze verschuiving nog verbetering.

2-2 toelichting op hoofdconclusies

1 De toegang tot het sociaal domein (inclusief jeugdhulp) in Lansingerland verloopt niet via één centraal loket of een gebiedsgericht wijkteam, maar decentraal via Kwadraad, het CJG, Welzijn Lansingerland en de gemeente (de 'toegangspartijen'). Het voordeel van dit toegangsmodel is dat de drempel om hulp te zoeken laag is. Nadelen zijn dat de coördinatie tussen de betrokken professionals minder eenvoudig is en het proces van de toegang minder overzichtelijk.

- Gemeenten zijn vrij in de manier waarop ze de toegang tot het sociaal domein (inclusief jeugdhulp) inrichten. De gemeente Lansingerland heeft er voor gekozen de toegang tot het sociaal domein (inclusief jeugdhulp) niet via één centraal loket of een gebiedsgericht wijkteam te doen verlopen, maar via het CJG, Kwadraad , Welzijn Lansingerland en de consulenten van de gemeente (de 'toegangspartijen').
- Door de toegang te doen verlopen via reeds bestaande organisaties is de drempel voor het zoeken van hulp lager dan bij één centraal loket. De bestaande organisaties zijn immers herkenbaar voor- en zijn (fysiek) dichtbij burgers.
- De nadelen van een decentrale toegang is dat de coördinatie tussen de betrokken professionals minder eenvoudig is en het proces van de toegang minder overzichtelijk. Hulpvragen worden dan immers op verschillende plekken ontvangen, waardoor (zonder nadere afspraken) verschillen kunnen ontstaan in de wijze waarop vragen worden beoordeeld en afgehandeld. Ook ontbreekt een ontmoetingsplek waar professionals kunnen afstemmen, wanneer verschillende hulpverleners zijn betrokken bij een cliënt.

2 Om de nadelen van het gekozen toegangsmodel te ondervangen heeft de gemeente afspraken gemaakt met de toegangspartijen over onder meer casushouderschap, de registratie van hulpvragen en het delen van informatie over jeugdigen met problematiek. Deze afspraken functioneren echter nog niet adequaat, wat ten koste kan gaan van de tijdigheid en kwaliteit van de geboden hulp. Bovendien worden hierdoor de mogelijkheden om te sturen op een verschuiving van zware naar lichtere vormen van ondersteuning beperkt.

afspraken toegang

- Onder andere ten behoeve van de gelijke behandeling van hulpvragen en de coördinatie tussen professionals over cliënten zijn afspraken gemaakt tussen de toegangspartijen over onder meer casushouderschap, de registratie van hulpvragen en het delen van informatie over cliënten. Deze afspraken zijn opgenomen in de subsidiebeschikkingen. De toegangspartijen hanteren hierdoor in opzet dezelfde werkwijze bij het behandelen en beoordelen van een vraag om advies of hulp.

casushouderschap

- De afspraken over casushouderschap blijken in de praktijk echter nog onduidelijk te zijn, met name ten aanzien van doorzettingsmacht richting andere partijen als er meerdere hulpverleners betrokken zijn bij één cliënt. Dit kan er toe leiden dat jeugdigen niet (tijdig) de juiste hulp ontvangen.

delen van informatie over jeugdige cliënten

- Over het delen van informatie over cliënten zijn tussen de toegangspartijen geen adequate afspraken gemaakt. De toegangspartijen ontvangen geen informatie van de gemeente over de vragen die de gemeente ontvangt op het terrein van jeugdhulp. Tachtig procent van de ondersteuningsvragen bij de gemeente leiden tot maatwerk.

Volgens de andere toegangspartijen blijven bij deze vragen mogelijk kansen liggen om lichtere vormen van ondersteuning te geven.
- De gemeente informeert het CJG niet als hulpverlening aan cliënten met een maatwerkvoorziening wordt beëindigd. Cliënten waarvan de maatwerk hulpverlening wordt beëindigd zouden na verloop van tijd weer in beeld kunnen komen bij het CJG. Het CJG heeft dan echter geen informatie over de problematiek en de tot dan toe verleende hulp.
- Dat de toegangspartijen geen informatie ontvangen van de gemeente komt enerzijds doordat deze informatie niet zonder toestemming van ouders of verzorgers gedeeld kan worden en anderzijds doordat het ICT-systeem dat is bedoeld voor het delen van informatie over cliënten tussen de toegangspartijen nog weinig wordt gebruikt. Het systeem kent ook technische problemen en wordt als gebruiksonvriendelijk ervaren.

registratie hulpvragen en ondersteuningsplannen voor verbetering vatbaar
- Er zijn afspraken gemaakt over de registratie van hulpvragen en ondersteuningsplannen. Deze afspraken blijken echter nog niet geheel duidelijk. Zo is het bijvoorbeeld niet duidelijk of cliënten die zowel maatwerk hebben gekregen als hulp uit het vrije veld 'dubbel' geteld moeten worden. Door fouten in de registratie en rapportage kunnen onjuiste conclusies worden getrokken over de ontwikkeling van het aantal hulpvragen en ondersteuningsplannen.

3 In het eerste jaar na de decentralisaties (2015) was het jeugdhulpbeleid (inclusief de inrichting van de toegang en het preventief jeugdhulpbeleid) voornamelijk gericht op het bieden van goede dienstverlening en zorgcontinuïteit en het voorkomen van incidenten. De beperkt beschikbare gegevens duiden er niet op dat de kwaliteit van de dienstverlening is verminderd of de zorgcontinuïteit in gevaar is geweest. Ook zijn er geen incidenten gemeld.
- In gesprekken met medewerkers van de gemeente kwam naar voren dat in het eerste jaar na de decentralisaties (2015) het jeugdhulpbeleid voornamelijk was gericht op het kwalitatief goed bedienen van burgers, het bieden van zorgcontinuïteit en het voorkomen van incidenten. Dit hing onder meer samen met de wettelijke verplichting om, gedurende de looptijd van het indicatiebesluit, de zorg te continueren aan jeugdigen waarvoor voor de inwerkingtreding van de wet een indicatie was afgegeven. De gemeente stuurt pas sinds 2016 meer op het verschuiven van het hulpaanbod naar minder intensieve vormen van ondersteuning.

kwaliteit van dienstverlening en zorgcontinuïteit
- De beperkt beschikbare gegevens wijzen er niet op dat de kwaliteit van de dienstverlening is verslechterd of de zorgcontinuïteit in gevaar is geweest:
  - De resultaten van een cliëntervaringsonderzoek onder 65 ouders en 29 jongeren zijn overwegend positief: van cliënten die in 2014 hulp ontvingen geeft 14% aan dat de hulp is verbeterd. Negen procent ervaart verslechterde hulp in 2015 ten opzichte van 2014. Door de beperkte omvang van de respons, is dit positieve resultaat echter niet volledig generaliseerbaar naar alle cliënten die jeugdhulp ontvangen.
  - In 2015 zijn zes klachten ten aanzien van jeugdhulp ingediend bij de gemeente en in 2016 één. Bij de nationale ombudsman zijn geen klachten over jeugdhulp in de gemeente Lansingerland ontvangen. Ook het aantal bezwaarschriften tegen besluiten over jeugdhulp is klein (twee in 2016) in verhouding tot het aantal inwoners dat jeugdhulp ontvangt.

- Het positieve resultaat van cliëntervaringsonderzoek van de gemeente en het lage aantal klachten en bezwaarschriften duidt op een stabiele kwaliteit van dienstverlening en zorgcontinuïteit. Het inzicht van de gemeente in de ontwikkeling van de kwaliteit van de dienstverlening en de zorgcontinuïteit wordt echter beperkt doordat de gemeente geen informatie van aanbieders van jeugdhulp ontvangt over cliënttevredenheid of aantallen klachten. Het college heeft namelijk nog geen uitvoering gegeven aan de door de gemeenteraad overgenomen aanbevelingen uit het rekenkamer rapport 'Afspreken en aanspreken' (2015) om afspraken te maken met opdrachtnemers in het sociaal domein over het rapporteren over klanttevredenheid en klachten.

incidenten

- Van januari 2015 tot en met oktober 2016 zijn geen calamiteiten (niet beoogde of onverwachte gebeurtenissen die betrekking hebben op de kwaliteit van de jeugdhulp en die tot een ernstig schadelijk gevolg voor of de dood van een jeugdige of ouder) ten aanzien van inwoners van Lansingerland gemeld.

4 Preventie en vroege signalering van problematiek van jeugdigen zouden op termijn moeten leiden tot een verschuiving van zware (en duurdere) naar lichtere (en goedkopere) typen ondersteuning. De gemeente beschikt echter over onvoldoende informatie met betrekking tot de vraag naar jeugdhulp en de (kosten van) verstrekte jeugdhulp om te beoordelen of deze verschuiving zich daadwerkelijk voordoet. Tevens kan de gemeente hierdoor niet beoordelen of het aanbod van jeugdhulp kwantitatief en kwalitatief toereikend is.

- Door preventie en vroegtijdig signaleren van problemen bij jeugdigen hoopt de gemeente escalatie van problemen te voorkomen. Daarmee verwacht de gemeente een beroep op duurdere specialistische ondersteuning te kunnen voorkomen. Er zou derhalve op termijn een verschuiving van zware naar lichtere vormen van ondersteuning zichtbaar moeten worden.

vraag jeugdhulp

- De gemeente heeft geen inzicht het totale aantal hulpvragen en de verschillende typen hulpvragen ten aanzien van jeugdigen, omdat een integraal overzicht van hulpvragen ontbreekt. Het merendeel van de hulpvragen, met name hulpvragen die aan de huisarts worden gesteld, bevindt zich buiten het blikveld van de gemeente.

gebruik en kosten jeugdhulp

- De gemeente heeft beperkt inzicht in de (kosten van) verstrekte jeugdhulp, omdat een actueel en compleet overzicht van de kosten en het gebruik van verschillende typen jeugdhulp ontbreekt.
- Dit heeft de volgende oorzaken:
  - De kwartaalrapportages van de toegangspartijen bieden geen nader inzicht in het gebruik van (verschillende typen) vrij toegankelijke jeugdhulp. Alleen de totale aantallen inwoners die gebruik maken van preventieve activiteiten en vrij toegankelijke voorzieningen zijn bekend bij de gemeente.
  - Het gebruik en de kosten van niet-vrij toegankelijke jeugdhulp is voor een groot deel van de cliënten pas met enige vertraging inzichtelijk voor de gemeente. De meeste cliënten met een indicatie voor niet-vrij toegankelijke ondersteuning worden door de huisarts doorverwezen, waardoor de gemeente pas achteraf op de hoogte wordt gesteld dat een cliënt deze ondersteuning ontvangt
  - De uitgaven van de gemeente aan niet-vrij toegankelijke jeugdhulp komen niet overeen met de werkelijke kosten, omdat voor- of nadelen door verschillen tussen

werkelijk en begroot verbruik pas aan het einde van het jaar of, bij ondersteuning die via de GR jeugdhulp Rijnmond wordt ingekocht, op basis van een driejarig gemiddelde worden vereffend.

5 Voor vroege signalering van jeugdproblematiek steunt de gemeente op het reeds bestaande netwerk van onder meer het CJG, schoolmaatschappelijk werk en huisartsen. Het bereik van dit netwerk vertoont echter lacunes, waardoor problematiek van jeugdigen mogelijk niet of niet tijdig wordt gesignaleerd en aangepakt.

- Voor preventie en vroeg signalering in het sociaal domein subsidieert de gemeente een aantal partijen. Volgens de gemeente is er daarmee een dekkend netwerk van signalering, informatie en advies, kort durende interventie en probleemoplossing. Vroege signalering van jeugdproblematiek vindt onder meer plaats bij het CJG en op scholen door de intern begeleider of het schoolmaatschappelijk werk.

vroege signalering door het CJG

- Het CJG ziet veel ouders en jeugdigen door de vaste contactmomenten in het kader van de Wet Publieke Gezondheid. Over de gezondheidssituatie van een deel van de jeugdigen die niet verschijnen op consulten wordt via scholen, kindercentra of huisartsen recente informatie verzameld door het CJG. Het uiteindelijke bereik is volgens het CJG hoog (99%) onder de jeugdigen die voor de reguliere contactmomenten worden uitgenodigd. De reguliere contactmomenten houden echter op na de eerste klas van de middelbare school, waarna het CJG alleen via huisartsen en scholen informatie over deze jeugdigen verkrijgt.

vroege signalering door schoolmaatschappelijk werk

- Het beschikbare aantal uren voor schoolmaatschappelijk werk is in Lansingerland laag in verhouding tot buurgemeenten. Dit is een nadeel bij het adequaat vroeg signaleren van problematiek van scholieren. Bovendien heeft de gemeente weinig invloed op de kwaliteit en het aantal beschikbare uren van het schoolmaatschappelijk werk, omdat ze het schoolmaatschappelijk werk niet (voortgezet onderwijs) of slechts voor 50% (primair onderwijs) financiert.

6 Er zijn methoden en werkwijzen voor het bereiken van een verschuiving van zware, duurdere, regionale jeugdhulp naar lichte, goedkope en lokale vormen van jeugdhulp. Niettemin behoeft de wijze waarop de gemeente stuurt op deze verschuiving nog verbetering.

- Er zijn methoden en werkwijzen voor het bereiken van een verschuiving van zware, duurdere, regionale jeugdhulp naar lichte, goedkope en lokale vormen van jeugdhulp:
  - Het formulier dat door alle toegangspartijen wordt gehanteerd voor het opstellen van een ondersteuningsplan en afdwingt dat verschillende leefgebieden worden besproken, waardoor een meer integraal beeld ontstaat van de cliënt en meer passende zorg kan worden geboden.
  - De focus op het versterken van de eigen kracht van cliënten in gesprekken met ouders van jeugdigen met problematiek.
  - De pilot 'grip op instroom', waarbij huisartsen bij vragen over jeugdhulp eerst doorverwijzen naar het CJG en niet direct naar een aanbieder. Van de helft van de 48 ggz-aanvragen die van oktober 2015 tot juni 2016 waren doorverwezen, werd de helft uiteindelijk niet direct doorverwezen naar ggz, maar zijn cliënten door een andere inzet verder geholpen.
  - De gemeente heeft de eerste vijf gesprekken met de jeugd- en gezinscoach vrij toegankelijk gemaakt. Door deze (relatief lichte) vorm van ondersteuning vrij

toegankelijk te maken kan wellicht het gebruik zwaardere vormen van ondersteuning voorkomen worden.

- Door toegangspartijen worden twee kanttekeningen geplaatst bij de manier waarop de gemeente stuurt op een verschuiving van zware naar lichtere vormen van ondersteuning:
  - Twee toegangspartijen signaleren dat de benodigde capaciteit voor het uitwerken van preventieve methoden en werkwijzen ontbreekt.
  - Twee toegangspartijen geven aan dat soms niet snel genoeg maatwerk ondersteuning wordt toegekend bij cliënten waar dit wel nodig is. De consequentie hiervan kan zijn dat de problemen van cliënten verergeren of dat zij tussen de wal en het schip vallen.

2-3 aanbevelingen

Gezien de conclusies uit het onderzoek doet de rekenkamer de volgende aanbevelingen aan het college van B en W:

1 Verbeter het functioneren van het huidige toegangsmodel door de knelpunten die worden geconstateerd in de evaluatie van het toegangsmodel en het onderzoek van de rekenkamer aan te pakken. Besteed hierbij specifiek aandacht aan de afspraken met de toegangspartijen over casushouderschap en het delen van informatie tussen de toegangspartijen over hulpvragen en over het beëindigen van hulpverlening.

2 Beoordeel bij de geplande 2e evaluatie van het toegangsmodel in 2017 in hoeverre de knelpunten, die bij de 1e evaluatie zijn opgemerkt, zijn opgelost. Overweeg naar aanleiding van deze evaluatie ook expliciet of een ander toegangsmodel (bijvoorbeeld een centraal loket of multidisciplinair team) tot een beter functionerende toegang zou kunnen leiden.

3 Vanaf 2017 zal een aantal vormen van jeugdhulp niet meer regionaal, maar lokaal worden ingekocht door de gemeente. Neem in contracten met de aanbieders van deze vormen van jeugdhulp afspraken op over:
a Het tijdig informeren van de gemeente wanneer hulpverlening aan een cliënt wordt gestart en beëindigd.
b Het tijdig en juist factureren van de kosten van hulpverlening.
c Bekostiging op basis van resultaten, waaronder het realiseren van een verschuiving van zware naar lichtere vormen van ondersteuning in samenwerking met eerstelijnspartijen.
d Het rapporteren over klanttevredenheid en klachten over de dienstverlening.

4 De pilot (thans reguliere werkwijze) 'grip op instroom' heeft geleid tot een beter inzicht in en grip op de instroom naar specialistische jeugdhulp. Bovendien is door de pilot het gebruik van (dure) GGZ-zorg voorkomen. Investeer in de samenwerking met huisartsen, zodat zij het CJG weten te vinden bij vragen rondom hulp en ondersteuning in een gezin.

5 Verbeter het inzicht in het gebruik en de kosten van jeugdhulp, door minimaal halfjaarlijks actuele en complete overzichten op te stellen van het gebruik en de kosten van verschillende typen jeugdhulp, verdeeld over de categorieën eigen kracht, lichte, intensieve en specialistische ondersteuning. Maak ten behoeve van deze

overzichten afspraken met de aanbieders van jeugdhulp over het tijdig rapporteren over aantallen cliënten en de kosten van ondersteuningstrajecten.

6 Beoordeel in hoeverre recht wordt gedaan aan het voornemen uit het beleidsplan 3D om 'in te zetten op vroegtijdig signaleren en ingrijpen'. Tref indien gewenst maatregelen. Hierbij kan gedacht worden aan het opvullen van lacunes in het netwerk van vroege signalering van jeugdproblematiek of het vergroten van de capaciteit van de toegangspartijen voor het uitwerken van preventieve methoden en werkwijzen.

Rekenkamer
LANSINGERLAND

3 reactie college en nawoord

3-1 reactie college van B en W

Geachte heer Hofstra,

In antwoord op uw brief d.d. 22 december jl., sturen wij u hierbij onze bestuurlijke reactie op uw conclusies en aanbevelingen in het rapport 'Toegang jeugdhulp Lansingerland'. Allereerst danken wij u hartelijk voor uw onderzoek. De afgelopen twee jaar zijn onze inspanningen vooral gericht geweest op de transitie van de jeugdhulp in onze gemeente. Wij hebben gezorgd voor zorgcontinuïteit en hebben voorkomen dat er kinderen en jongeren tussen wal en schip vielen. Het transformeren van het sociaal domein is de komende jaren een continu ontwikkelproces. Uw analyse helpt ons om de toegang te verbeteren. In onze reactie op uw aanbevelingen zullen wij dit nader toelichten.

uw bevindingen
Wij zijn verheugd te lezen dat u het laagdrempelige karakter van ons uniforme toegangsmodel in het Sociaal Domein erkent. In dit model staan samenwerking en maatwerk voor de inwoner centraal. Dit heeft volgens ons een belangrijke rol gespeeld bij het goed vormgeven van de transitie van de Jeugdhulp in 2015. Wij zien dit bevestigd in uw bevindingen: de kwaliteit van de dienstverlening is op peil gebleven, er is sprake geweest van zorgcontinuïteit, onze inwoners zijn tevreden en er hebben geen calamiteiten plaatsgevonden.

Tevens willen wij een kanttekening plaatsen. In uw bevindingen missen wij op sommige thema's de gewenste scherpte of lezen wij een andere visie. Een terugkerend thema is de samenwerking met de toegangspartijen en andere organisaties in het lokale veld. Wij delen wel degelijk (cliënt)informatie met deze organisaties, stemmen met hen af en komen regelmatig samen op zowel casus- als beleidsniveau.
Een ander onderwerp is de toekenning van maatwerkvoorzieningen. Enerzijds lezen wij dat de meerderheid van hulpvragen bij de jeugdconsulenten leiden tot maatwerk, anderzijds geven twee toegangspartijen aan dat soms niet snel genoeg maatwerk wordt ingezet. De consulenten maken een professionele afweging en beoordelen, soms met advies van een expert, wat de meest passende inzet is om het gewenste resultaat te bereiken.

verbeterpunten
Uw positieve analyse houdt natuurlijk niet in dat er geen wens en noodzaak tot verdere verbetering bestaat. De nadruk van onze inspanningen lag de afgelopen twee jaar sterk op het succesvol opvangen en vormgeven van de transitie. Nu deze 'basis' in grote lijnen op orde is ligt er een stevig fundament voor het doorvoeren van verbeterpunten, zowel binnen het beleid als binnen de organisatie van de toegang. De

uitvoering van uw aanbevelingen vormen hierbij een belangrijk inhoudelijke richtsnoer. Inhoudelijk gezien herkennen wij de verbeterpunten die u schetst, zoals de afspraken rondom casushouderschap, samenwerking en informatiedeling. Uw conclusies komen deels overeen met de evaluatie die wij in 2016 hebben uitgevoerd omtrent het toegangsmodel. Om deze reden zijn er in de loop van 2016, en verder in 2017, acties gepland die bijdragen aan een betere toegang naar hulp en ondersteuning.

aanbevelingen
Naar aanleiding van uw onderzoek geeft u een aantal aanbevelingen over onze toegang naar jeugdhulp. Wij staan achter de uitgangspunten van ons toegangsmodel en zijn tevreden over de werking hiervan. We zien ruimte voor verbetering en zien dit terug in de aanbevelingen 1, 2, 4 en 6. In toegang 2.0 pakken we reeds onderwerpen als samenwerking, informatiedeling en casushouderschap op. We blijven investeren in het contact en de samenwerking met huisartsen. Hetzelfde geldt voor een sluitend netwerk om tijdig jeugdproblematiek te signaleren en door te geleiden naar passende ondersteuning. Samenwerking met en tussen lokale organisaties is noodzakelijk voor een sluitend netwerk.

Hieronder geven wij puntsgewijs onze reactie op uw aanbevelingen.

1. Verbeter het functioneren van het toegangsmodel.
Wij nemen uw aanbeveling over en verbeteren het functioneren van het toegangsmodel. Hierbij nemen we als uitgangspunten de conclusies die u heeft geschetst op basis van uw onderzoek, en tevens onze eigen evaluatie van de toegang (project toegang 2.0). In het afgelopen jaar hebben wij een aantal acties uitgezet die bijdragen aan de verbetering van de toegang:

- Aangescherpte afspraken rondom casushouderschap zodat de rol en verantwoordelijkheid van toegangsprofessionals rondom casuïstiek duidelijk is;
- Een nieuw verantwoordingsformat voor de toegangspartijen waardoor zowel kwantitatieve als kwalitatieve managementinformatie gestructureerd inzichtelijk is;
- De pilot 'grip op instroom' waarin huisartsen, CJG en de gemeente samenwerken ten behoeve van (de grip op) de verschuiving van zware, specialistische hulp naar lichtere ondersteuning;
- Afspraken met aanbieders ten aanzien van kwaliteit, naar aanleiding van het rekenkamerrapport 'Afspreken en aanspreken' dat in februari 2016 is gepubliceerd. Aanbieders leveren informatie aan via een vastgesteld kwaliteitsformat. Deze informatie gebruiken wij in de (half)jaarrapportages Sociaal Domein en we starten hiermee met de Jaarrapportage 2016.

U vraagt aandacht voor het delen van informatie tussen toegangspartijen. Bij het delen van informatie met andere professionals nemen wij de privacywetgeving- en uitgangspunten in acht, waarbij we tegelijkertijd oog hebben voor het belang van het kind. Dit vraagt om een afweging tussen de wenselijkheid en de noodzakelijkheid van het delen van informatie.

2. Evalueer in 2017 het toegangsmodel en beoordeel in hoeverre de knelpunten zijn opgelost. Overweeg naar aanleiding van deze evaluatie ook expliciet of een ander toegangsmodel tot een beter functionerende toegang zou kunnen leiden.
Wij nemen uw aanbeveling deels over. In 2017 staat het tweede evaluatiemoment van de toegang gepland (project toegang 2.0) waarin wij de bevindingen uit uw onderzoek meenemen. Op basis van onze positieve ervaringen en de uitkomsten van dit

onderzoek, verbeteren we ons huidige toegangsmodel. We zijn vooralsnog niet voornemens andere modellen te overwegen.

3. Neem in de nieuwe contracten die per 2017 lokaal worden afgesloten een aantal afspraken op.
Wij nemen uw advies over. De afspraken die u noemt, zijn reeds opgenomen in de aanbestedingsleidraad van de contractprocedure voor basis-ggz en dyslexie. De contracten voor 2017 zijn inmiddels opgesteld en afgesloten. De gecontracteerde partijen dienen zich aan de aanbestedingsleidraad te houden waarin oog is voor klanttevredenheid. Door tevens te werken met het Landelijk Elektronisch Berichtenverkeer ontvangen wij tijdig van aanbieders facturen en informatie over de start en beëindiging van de hulpverlening. Hiermee wordt ook uitvoering gegeven aan de aanbeveling uit het eerdere rekenkamerrapport 'Afspreken en aanspreken'.

4. Investeer in de samenwerking met de huisartsen, zodat zij het CJG weten te vinden bij vragen rondom hulp en ondersteuning in een gezin.
Wij nemen uw aanbeveling over en (h)erkennen de meerwaarde en noodzaak van samenwerking met de huisartsen. Wij voeren reeds periodiek overleg met de huisartsen in Lansingerland voor het bespreken van actuele ontwikkelingen, zowel rondom jeugd, volwassenen en ouderen. Dankzij de pilot 'grip op instroom' hebben wij ook de verbinding tussen, en samenwerking met, het Centrum voor Jeugd en Gezin en de huisartsen versterkt. In lijn met uw aanbeveling blijven wij investeren om deze relatie te behouden en te versterken.

5. Verbeter het inzicht in het gebruik en de kosten van jeugdhulp door 1) halfjaarlijkse actuele en complete overzichten op te stellen van het gebruik verdeeld over vier categorieën en 2) afspraken te maken met aanbieders over het tijdig rapporteren over aantallen cliënten en kosten van de ondersteuning.
Uw aanbeveling ten aanzien van complete overzichten nemen wij deels over. In de (half)jaarrapportages Sociaal Domein verschaffen wij namelijk reeds inzicht in de kosten en het gebruik van jeugdhulp, onderverdeeld naar maatwerk en vrij toegankelijke voorzieningen. Wij vinden het belangrijk om dit inzicht te hebben, maar het is een middel om een dekkend voorzieningenniveau te hebben en passende hulp te bieden aan inwoners. Tegelijkertijd zien wij ruimte voor verbetering door de onderverdeling maatwerk en vrij toegankelijke hulp nader te specificeren om de beweging van zwaar naar lichtere hulp in kaart te brengen. Wij nemen uw aanbeveling daarom over.

Wij nemen ook uw advies over ten aanzien van de afspraken met aanbieders. Voor wat betreft de regionaal afgesloten contracten zijn wij afhankelijk van de Gemeenschappelijke Regeling. In deze contracten zijn de afspraken reeds opgenomen, maar om administratieve druk te voorkomen is hier tot nu toe geen uitvoering aan gegeven. Het komende jaar wordt uitvoering gerealiseerd. In de nieuwe lokale contracten met de ggz- en dyslexie aanbieders zijn ook afspraken gemaakt rondom verantwoording en facturering. Wij verbeteren het proces, rekening houdend met externe factoren zoals de factureringssystematiek en de administratie van aanbieders.

6. Beoordeel in hoeverre recht wordt gedaan aan het voornemen uit het beleidsplan 3D om 'in te zetten op vroegtijdig signaleren en ingrijpen' en tref indien gewenst maatregelen.
Wij nemen deze aanbeveling over. In het proces van transformatie en doorontwikkeling zijn wij doorlopend op zoek naar een verbeterslag in een sluitend

netwerk, door ons te richten op onder andere professionals in het onderwijs, het CJG en jeugd- en jongerenwerk. In het eerste kwartaal van 2017 starten we met een monitor van het Nederlands Jeugd Instituut. De uitkomsten van deze monitor kunnen ons aanleiding geven te starten we met een project waarin we de verbinding tussen het onderwijs en de jeugdhulp verbeteren.
Ook in het nieuwe beleidsplan Sociaal Domein 2018-2022, dat in het eerste kwartaal van 2017 wordt vastgesteld door de gemeenteraad, vragen wij de gemeenteraad bij de beleidsaccenten aandacht te hebben en extra in te zetten op de versterking van het signalerende netwerk. Dit is in lijn met uw aanbeveling omtrent dit onderwerp.

Vragen?
Wij hopen u middels deze reactie voldoende te hebben geïnformeerd over onze visie en vervolgacties. Mocht onze reactie vragen oproepen, kunt u uiteraard contact met ons opnemen.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

3-2 nawoord

De rekenkamer dankt het college voor de reactie op de conclusies en aanbevelingen. De rekenkamer is verheugd dat het college de conclusies geheel onderschrijft, behalve de conclusies ten aanzien van het delen van cliëntinformatie en de toekenning van maatwerkvoorzieningen. Ook neemt het college alle aanbevelingen over, met uitzondering van de aanbeveling om bij de evaluatie van het huidige toegangsmodel ook alternatieve modellen in overweging te nemen. In het nawoord maakt de rekenkamer van de mogelijkheid gebruik om in te gaan op een aantal punten uit de reactie van het college.

hoofdconclusies
Het college plaatst in zijn reactie kanttekeningen bij de conclusies van de rekenkamer ten aanzien van het delen van cliëntinformatie met toegangspartijen en de toekenning van maatwerkvoorzieningen.

Het college geeft aan dat de gemeente reeds cliëntinformatie met de andere toegangspartijen deelt en met hen afstemt op zowel casus- als beleidsniveau. De rekenkamer onderschrijft dat er periodieke overleggen bestaan tussen de toegangspartijen en goede informele contacten tussen medewerkers. In deze overleggen en contacten wordt reeds informatie over cliënten uitgewisseld. Er is echter, met inachtneming van de privacy van cliënten, nog ruimte voor verbetering van de informatie-uitwisseling over cliënten, bijvoorbeeld door betere benutting van het ICT systeem dat hiervoor bedoeld is.

De constatering van het college, dat de meerderheid van de hulpvragen bij de jeugdconsulenten leidt tot maatwerk en tegelijkertijd soms niet snel genoeg maatwerk wordt ingezet, is juist. De rekenkamer merkt op dat dit per casus kan verschillen, het één sluit het ander dus niet uit.

aanbevelingen
Het college stelt de bevindingen uit onderhavig rapport mee te nemen in de evaluatie van het toegangsmodel in 2017. Het college is vooralsnog niet voornemens andere modellen te overwegen. De rekenkamer onderkent dat het huidige model tijd gegund moet worden om zich te bewijzen. Gezien de knelpunten die uit de eerdere evaluatie en het onderzoek van de rekenkamer naar voren komen, acht de rekenkamer het echter voorbarig nu reeds andere modellen uit te sluiten. De rekenkamer raadt het college daarom aan ook andere opties te overwegen, mocht uit de evaluatie blijken dat de werking van het huidige toegangsmodel niet significant is verbeterd.

Volgens het college is reeds uitvoering gegeven aan de aanbeveling om in de lokaal afgesloten contracten over basis-ggz en dyslexie-zorg afspraken op te nemen over onder meer het rapporteren over klanttevredenheid en klachten en bekostiging op basis van resultaten. Hiermee zou eveneens uitvoering zijn gegeven aan de aanbeveling uit het rekenkamer rapport 'Afspreken en aanspreken'. De rekenkamer zal de uitvoering van deze afspraken met aandacht volgen. De rekenkamer merkt in dit kader op dat reeds twee jaar geen resultaten van jeugdhulpaanbieders worden gemeten. Hierdoor kan niet op prestaties worden gestuurd en kan de raad niet worden geïnformeerd over de prestaties van de aanbieders. De rekenkamer beschouwt dit als een gemiste kans.

nota van bevindingen

1 inleiding

1-1 aanleiding

Door de inwerkingtreding van de nieuwe Jeugdwet vanaf 1 januari 2015 zijn de gemeenten verantwoordelijk voor het totale aanbod voor jeugdhulp. Dit betekent dat gemeenten een passend hulp- en zorgaanbod voor alle jeugdigen in de leeftijd nul tot achttien binnen hun gemeenten moeten realiseren. De rijksoverheid beoogt met de Jeugdwet ook een inhoudelijke vernieuwing van de jeugdhulp, de zogenoemde transformatie. De transformatie behelst in essentie dat de nadruk in de hulp aan jeugdigen en hun opvoeders meer moet komen te liggen op preventie en het zo vroeg mogelijk signaleren en aanpakken van problemen van de jeugd.

Jeugdhulp wordt geboden aan jongeren tot 23 jaar.[1] In Lansingerland wonen 18.637 jongeren in deze leeftijdscategorie. Daarvan zijn er 15.543 in de leeftijd van nul tot achttien jaar. In totaal wonen in Lansingerland 59.559 mensen.[2] Het percentage jeugdige inwoners in Lansingerland is relatief hoog in vergelijking met de rest van Nederland.[3]

In het onderzoeksprogramma dat de Rekenkamer Lansingerland op 15 december 2015 aan de raad heeft gestuurd, is een onderzoek aangekondigd naar de wijze waarop de toegang tot de jeugdhulp verloopt. Aanleiding voor dit onderzoek was dat het onderwerp als een van de voorkeuren naar voren kwam bij een stemsessie die de rekenkamer 9 december 2015 heeft gehouden met een delegatie van de raad.
Het onderzoek richt zich zowel op de organisatie van de toegang tot jeugdhulp als op het preventief jeugdhulpbeleid (de wijze waarmee invulling wordt gegeven aan de transformatiedoelstellingen van de Jeugdwet, namelijk meer nadruk op preventie en vroege signalering van problematiek van jeugdigen).

1-2 doel en probleemstelling

1-2-1 doelstelling

De rekenkamer beoogt met dit onderzoek te achterhalen of de toegang tot jeugdhulp via de gemeente en het CJG Lansingerland op adequate wijze plaatsvindt en welke resultaten met het preventief jeugdhulpbeleid worden behaald.

1-2-2 vraagstelling

De centrale vraag van het onderzoek luidt als volgt:

[1] In de Jeugdwet is de leeftijdsgrens van 18 jaar het uitgangspunt voor jeugdhulp en de uitvoering van kinderbeschermingsmaat regelen. Jeugdhulp die is verstrekt voor het 18e jaar kan onder voorwaarden doorlopen tot maximaal het 23e levensjaar. Bron: Jeugdwet, artikel 1.1.

[2] Peildatum 1 augustus 2016. Bron: email ambtenaar, 11 oktober 2016.

[3] Lansingerland 26%; Nederland 20%. Bron: CBS.

Vindt de toegang tot jeugdhulp via de gemeente en het CJG Lansingerland op adequate manier plaats en welke resultaten worden behaald met het preventief jeugdhulpbeleid?

De centrale vraag is uitgewerkt in de volgende deelvragen:

1 Wat zijn de doelstellingen van de Jeugdwet en hoe heeft de gemeente Lansingerland in haar beleid ten aanzien van jeugdhulp invulling gegeven aan deze doelstellingen?
2 Hoe vindt de toegang tot de jeugdhulp via de gemeente en het CJG plaats?
3 Wordt op adequate wijze invulling gegeven aan het preventief jeugdhulpbeleid?
4 Verloopt in de praktijk de toegang tot de jeugdhulp adequaat?
5 Welk resultaat wordt met de gekozen toegangsroute tot de jeugdhulp en het preventief jeugdhulpbeleid behaald?

1-3 afbakening

Het rekenkameronderzoek focust zich op de toegang tot jeugdhulp. De rol van de gemeente en het Centrum voor Jeugd en Gezin (CJG) staat hierbij centraal. De bredere integrale aanpak van het sociaal domein (incl. WMO en participatie) van de gemeente Lansingerland valt buiten de scope van het onderzoek.

Voor het vaststellen van het resultaat dat wordt behaald heeft de rekenkamer de beschikbare gegevens over onder meer het gebruik en de kosten van jeugdhulp sinds 1 januari 2015 in kaart gebracht.

1-4 leeswijzer

In deze nota van bevindingen komen de onderzoeksvragen aan de orde. In hoofdstuk twee wordt aangegeven wat de doelstellingen van de Jeugdwet zijn en hoe de gemeente Lansingerland daar in haar beleid invulling aan heeft gegeven. Vervolgens zal de organisatie van de toegang beschreven worden (hoofdstuk drie). In hoofdstuk vier wordt ingegaan op wijze waarop de gemeente in de praktijk invulling geeft aan het preventief jeugdhulpbeleid (preventie en vroege signalering van problematiek van jeugdigen). In hoofdstuk vijf komt de wijze waarop de toegang tot de jeugdhulp in de praktijk verloopt aan bod. In hoofdstuk zes wordt beschreven welke resultaten met het preventief jeugdhulpbeleid worden behaald.

De nota van bevindingen bevat de analyses en feiten die horen bij de onderzoeksvragen. Deelvragen 1, 2, en 5 (hoofstukken 2,3 en 6) zijn beschrijvend van aard, hierop zijn geen normen van toepassing. Bij deelvragen 3 en 4 (hoofdstukken 4 en 5) wordt getoetst in hoeverre is voldaan aan normen en criteria die zijn opgenomen in de onderzoekopzet. De normen zijn vermeld in de inleiding van hoofdstuk 4 en 5. De normen en criteria zijn in de loop van het onderzoek verder aangescherpt en aangevuld.

Het antwoord op de deelvragen en de centrale vraag wordt gegeven in een bestuurlijke nota die op basis van deze nota van bevindingen wordt opgesteld. Hierin zullen de bevindingen ook bestuurlijk worden gewogen en beoordeeld.

2 jeugdhulpbeleid in Lansingerland

2-1 inleiding

In deze paragraaf komt de eerste deelvraag aan bod, te weten:
Wat zijn de doelstellingen van de Jeugdwet en hoe heeft de gemeente Lansingerland in haar beleid ten aanzien van jeugdhulp invulling gegeven aan deze doelstellingen?

Dit is een beschrijvende vraag, hierbij zijn geen normen van toepassing.[4] In paragraaf 2-2 wordt beschreven wat de doelstellingen zijn van de Jeugdwet. Paragraaf 2-3 gaat vervolgens in op het beleid van de gemeente ten aanzien van de drie gedecentraliseerde taken (waaronder jeugdhulp). Tevens wordt toegelicht hoe de gemeente in haar beleid invulling heeft gegeven aan twee belangrijke doelstellingen van de Jeugdwet: meer nadruk op preventie en vroege signalering van opgroei-, opvoedings- en psychische problemen en stoornissen.

2-2 nationaal beleid: de Wet op de jeugdhulp

Door de Jeugdwet zijn gemeenten verantwoordelijk geworden voor de toegang tot ondersteuning, hulp en zorg aan jeugdigen en hun opvoerders. Door de invoering van de Jeugdwet wordt beoogd dat in de hulp aan jeugdigen en hun opvoeders meer nadruk komt te liggen op preventie en het zo vroeg mogelijk signaleren en aanpakken van problemen van jeugdigen.

Op 1 januari 2015 is de nieuwe Jeugdwet in werking getreden. Met deze wet is de bestuurlijke en financiële verantwoordelijkheid voor een groot aantal voorzieningen, inclusief de gespecialiseerde jeugdzorg, bij de gemeenten neergelegd. Gemeenten zijn nu verantwoordelijk voor de toegang tot ondersteuning, hulp en zorg aan jeugdigen en hun opvoeders. De rijksoverheid beoogt met de nieuwe Jeugdwet ook een inhoudelijke vernieuwing van de jeugdhulp: de 'transformatie'. Belangrijke doelstellingen van deze transformatie zijn dat in de hulp aan jeugdigen en hun opvoeders meer nadruk moet komen te liggen op preventie en het zo vroeg mogelijk signaleren en aanpakken van problemen van de jeugd.[5]

Onder toegang tot jeugdhulp wordt verstaan: 'een deskundige toeleiding naar, advisering over, bepaling van en het inzetten van de aangewezen voorziening, waardoor de jeugdige in staat wordt gesteld gezond en veilig op te groeien, te groeien naar zelfstandigheid, en voldoende zelfredzaam te zijn en maatschappelijk te participeren, rekening houdend met zijn leeftijd en ontwikkelingsniveau'.[6] Toegang

[4] In artikel 2.2 van de Jeugdwet is bepaald dat er een door de gemeenteraad vastgesteld beleidsplan voor jeugdhulp dient te zijn, dat de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren beleid betreffende preventie, jeugdhulp, de uitvoering van de kinderbeschermingsmaatregelen en jeugdreclassering bevat en onder andere aangeeft wat de gemeentelijke visie en doelstellingen zijn van dit beleid.

[5] Memorie van toelichting bij de Jeugdwet.

[6] Jeugdwet, artikel 2.3. lid 1.

tot jeugdhulp is mogelijk via de gemeente, maar ook via een verwijzing van een huisarts, jeugdarts of medisch specialist. Deze mogelijkheid is vastgelegd in de Jeugdwet.[7] Met een verwijzing van een arts is jeugdhulp rechtstreeks toegankelijk, er is dan geen indicatiestelling door de gemeente nodig.

Gemeenten bepalen zelf welk deel van de voorzieningen voor jeugdhulp vrij toegankelijk zijn en welke niet.[8] In het kader wordt nader toegelicht wat in Lansingerland vrij toegankelijke en niet-vrij toegankelijke voorzieningen zijn.

vrij toegankelijke voorzieningen in de gemeente Lansingerland
Deze voorzieningen zijn toegankelijk zonder gemeentelijke beschikking.[9] Deze voorzieningen omvat een aanbod van diensten of activiteiten om de zelfredzaamheid en de participatie te verbeteren of te voorzien in een behoefte aan opvang. Voorbeelden van dit type ondersteuning zijn jeugd- en jongerenwerk, maatschappelijk werk, welzijn en/of schoolmaatschappelijk werk. Vrij toegankelijke voorzieningen worden ook wel eerstelijns-, algemene- of overige voorzieningen genoemd.[10]

niet-vrij toegankelijke voorzieningen in de gemeente Lansingerland
Dit zijn eveneens voorzieningen om de zelfredzaamheid of de participatie te verbeteren of om te voorzien in de behoefte aan beschermd wonen of opvang zoals bedoeld in de Jeugdwet en de Wmo en een uitkering of bemiddeling naar werk, zoals bedoeld in de Participatiewet. Er is een gemeentelijke beschikking nodig om toegang te krijgen tot deze voorzieningen.
Voorbeelden van dit type voorziening zijn specialistische jeugd GGZ, specialistische jeugd- en opvoedhulp, ambulante ondersteuning van jeugd met een beperking en beschikte jeugd- en gezinscoaches. Deze vorm van hulp wordt ook wel tweedelijns voorziening, maatwerkvoorziening of individuele voorziening genoemd.[11]

Het besluit Jeugdwet[12] stelt aan de toegang tot jeugdhulp eisen om er zeker van te zijn dat in alle gemeenten deskundigen –met de juiste kennis en vaardigheden – de taken rondom de toegang uitvoeren. De deskundigheid in de toegang omvat opgroei- en opvoedingsproblemen, psychische problemen, taal- en leerproblemen, somatische aandoeningen, lichamelijke- en verstandelijke beperkingen, kindermishandeling, huiselijk geweld en opvoedingssituaties waardoor jongeren in hun ontwikkeling kunnen worden bedreigd. In de Jeugdwet[13] is verder vastgelegd dat de uitvoering van jeugdbescherming en jeugdreclassering moet plaatsvinden door een gecertificeerde instelling.

7 Jeugdwet, artikel 2.6 lid 1g.

8 'Deloitte Consulting in opdracht van het Transitiebureau Jeugd, 'Een handreiking met inrichtings- en uitvoeringsmodellen voor gemeenten Een functioneel ontwerp Zorg voor de Jeugd', juli 2013.

9 In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat er een lichte toegangstoets plaatsvindt op zwaardere vormen van lichte ondersteuning.

10 Gemeente Lansingerland, Verordening Sociaal domein 2016, vastgesteld door de raad op 17 december 2015, artikel 1.1.

11 Gemeente Lansingerland, Verordening Sociaal domein 2016, vastgesteld door de raad op 17 december 2015, artikel 1.1.

12 Besluit Jeugdwet, artikel 2.1.

13 Jeugdwet, artikel 3.2.1.

2-3 gemeentelijk jeugdhulpbeleid

Het beleid voor de jeugdhulp is onderdeel van het door de gemeenteraad vastgestelde beleidsplan voor het sociaal domein. Er was en is volgens de gemeente in Lansingerland een dekkend netwerk van partijen die op preventie gerichte ondersteuning biedt en opgroei-, opvoedings- en psychische problemen en stoornissen vroeg kan signaleren. Hiermee is invulling gegeven aan de doelstellingen van de Jeugdwet om meer nadruk te leggen op preventie en problemen van jeugdigen zo vroeg mogelijk te signaleren en aan te pakken.

2-3-1 beleid sociaal domein

De gemeentelijke verantwoordelijkheid voor jeugdhulp is onderdeel van de drie gedecentraliseerde taken (jeugdhulp, maatschappelijke ondersteuning en participatie). De gemeente Lansingerland heeft gekozen voor een integrale aanpak, waarbij de drie decentralisaties zijn verwerkt in één omvattend beleidsplan. Er is dus geen afzonderlijk beleidsplan voor jeugdhulp.

Het beleid van de gemeente Lansingerland op het gebied van de drie decentralisaties is opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde beleidsplan 3D Lansingerland.[14] In dit document zijn de koers, missie, visie en beleidsuitgangspunten ten aanzien van de decentralisaties in het sociaal domein geformuleerd. Het beleidsplan 3D Lansingerland deel II[15] bevat geen nieuwe beleidsmatige keuzes, maar enkele aanvullingen naar aanleiding van aanpassingen in de conceptwetsvoorstellen. De verordening Sociaal Domein[16] bevat de uitwerking van de wettelijke verplichtingen uit de Jeugdwet, Wet Maatschappelijke Ondersteuning en de Participatiewet. Deze drie documenten vormen samen het beleid van de gemeente Lansingerland ten aanzien van de drie decentralisaties. De gemeente heeft hiermee invulling gegeven aan de verplichting uit de Jeugdwet om een beleidsplan op te stellen voor de jeugdhulp.

De ambitie van de gemeente Lansingerland, zoals verwoord in het beleidsplan 3D, is te komen tot een integrale aanpak op het sociaal domein. De gemeente streeft naar samenhang in de uitvoering op het gebied van jeugdhulp, maatschappelijke ondersteuning en participatie. Dit heeft geleid tot het model waarin de gemeente voor alle domeinen werkt met één aanpak voor heel Lansingerland. De centrale missie en visie kennen drie hoofddoelen, op basis van leeftijdscategorieën. De drie hoofddoelen zijn:

1. Jongeren van 0-23 jaar: zich veilig en gezond kunnen ontwikkelen tot een zelfredzame burger;
2. Volwassenen tussen 18-67 jaar: financiële en zorgzelfstandigheid door arbeidsparticipatie en, waar dat niet mogelijk is, maatschappelijke participatie;
3. Volwassenen vanaf 67 jaar (67+): ondersteuning gericht op het zo zelfstandig mogelijk blijven functioneren, wonen en participeren.

Door een integrale aanpak op het sociale domein wil de gemeente de effectiviteit en efficiëntie van de ondersteuning aan inwoners verhogen en het plan van één gezin, één plan, één regisseur realiseren. De gemeente heeft in het beleidsplan de volgende uitgangspunten geformuleerd voor het organiseren van ondersteuning aan inwoners:

- zelfstandig waar mogelijk, met ondersteuning waar nodig;
- licht waar mogelijk, intensief waar nodig;

[14] Gemeenteraad Lansingerland, Beleidsplan 3D Lansingerland, vastgesteld door de gemeenteraad op 19 december 2013.

[15] Gemeenteraad Lansingerland, Beleidsplan 3D Lansingerland deel II, vastgesteld door de gemeenteraad op 30 oktober 2014.

[16] Gemeenteraad Lansingerland, Verordening Sociaal Domein 2016, vastgesteld door de gemeenteraad op 17 december 2015.

- afschalen waar mogelijk, opschalen waar nodig;
- eenvoudig waar mogelijk, multidisciplinair waar nodig;
- lokaal waar mogelijk, regionaal waar nodig.

Deze uitgangspunten moeten bijdragen aan de realisatie van de transformatie om hulp zo laagdrempelig en dichtbij mogelijk te organiseren. Een inwoner met een hulpvraag moet op basis van deze uitgangspunten in zijn nabije omgeving terecht kunnen met een hulpvraag, waarna een zo licht mogelijk hulppakket wordt aangeboden, rekening houdend met de eigen kracht.

2-3-2 preventie en vroege signalering problematiek jeugdigen

In artikel 2.1 van de Jeugdwet is bepaald dat het gemeentelijke beleid inzake jeugdhulp onder meer gericht dient te zijn op preventie en vroege signalering van opgroei- en opvoedingsproblemen, psychische problemen en stoornissen.
Onder preventie wordt verstaan: 'op preventie gerichte ondersteuning van jeugdigen met of jeugdigen met een risico op psychische problemen en stoornissen, psychosociale problemen, gedragsproblemen of een verstandelijke beperking of van de ouders met of met een risico op opvoedingsproblemen'.[17]

De wijze waarop Lansingerland preventie en vroege signalering wil vormgegeven is (voor het gehele sociaal domein) beschreven in het beleidsplan 3D. Hierin staat dat de gemeente voor preventie en signalering reeds een aantal partijen subsidieert, o.a.: maatschappelijk werk, het CJG, schoolmaatschappelijk werk, stichting MEE en Welzijn Lansingerland. Samen met de huisartsenzorg, apotheken, fysiotherapeuten, eerstelijns zorgverleners en de wijkverpleegkundige vormen deze voorzieningen volgens de gemeente een dekkend netwerk van signalering, informatie en advies, kort durende interventie en probleemoplossing.[18] Door preventie en vroegtijdig signaleren van problemen hoopt de gemeente escalatie te voorkomen. Doordat problemen niet escaleren, verwacht de gemeente dat een beroep op duurdere specialistische ondersteuning kan worden voorkomen.

In het beleidsplan 3D maakt de gemeente verder onderscheid tussen vier typen ondersteuning: 'eigen kracht', 'lichte ondersteuning', 'intensieve ondersteuning' en 'specialistische ondersteuning'. Het doel is om de ondersteuning te geven die zo licht is als mogelijk, maar zo intensief als nodig. Tevens beoogt de gemeente zo snel mogelijk terug te schakelen naar een minder intensief niveau van ondersteuning. In het beleidsplan is aangegeven welk typen ondersteuning op het gebied van jeugdhulp worden aangemerkt als 'eigen kracht', 'licht', 'intensief' of 'specialistisch'. Dit is weergegeven in tabel 2-2.

[17] Jeugdwet, artikel 1.1. Tevens heeft de gemeente op grond van de Wet Publieke gezondheid, artikel 5 de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de jeugdgezondheidszorg waaronder de vroegtijdige opsporing en preventie van specifieke stoornissen. Deze taak wordt in Lansingerland uitgevoerd door het Centrum voor Jeugd en Gezin (CJG).

[18] In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat dit ook de huidige situatie is.

tabel 2-1: typen hulp en ondersteuning jeugdigen

eigen kracht	lichte ondersteuning	intensieve ondersteuning	specialistische ondersteuning
ouders	CJG	gezinscoach	jeugdbescherming
school	schoolmaatschappelijk werk	extramurale JmeB	jeugdreclassering
sport/scouting/cultuur	MEE	basis GGZ	Veilig thuis
kinderopvang	JJW	ernstige eenvoudige dyslexiezorg	specialistische GGZ
jeugdgezondheidszorg	getrainde vrijwilligers		specialistische J&O
	preventieve trainingen		intramurale JmeB

bron: beleidsplan 3D, discussienota (preventief) jeugdbeleid[19]

[19] In de 'discussienota (preventief) jeugdbeleid' is een meer actuele versie van de indeling in typen ondersteuning opgenomen. De rekenkamer heeft deze indeling overgenomen. Deze discussienota is opgesteld naar aanleiding van een structurele taakstelling van € 120.000 op jeugd en jongerenwerk, ingaand vanaf 2017. De nota had als doel om de discussie over de taakstelling in een bredere context te voeren. Naar aanleiding van deze nota heeft de gemeenteraad besloten om de taakstelling breder te trekken en te realiseren in het gehele sociaal domein. De nota is echter niet vastgesteld door de gemeenteraad.

Rekenkamer
LANSINGERLAND

3 organisatie toegang tot jeugdhulp

3-1 inleiding

In dit hoofdstuk komt deelvraag 2 aan de orde:
Hoe vindt de toegang tot de jeugdhulp via de gemeente en het CJG plaats?

Dit betreft een beschrijvende vraag. Hier zijn geen normen op van toepassing.

In paragraaf 3-2 wordt beschreven hoe de gemeente de toegang tot jeugdhulp heeft georganiseerd. Vervolgens wordt in paragraaf 3-3 het proces beschreven dat begint nadat een inwoner zich meldt met een hulpvraag.

3-2 organisatie toegang

De gemeente Lansingerland heeft er voor gekozen de toegang tot het sociaal domein (inclusief jeugdhulp) niet via één centraal loket of een gebiedsgericht wijkteam te doen verlopen, maar via het CJG, Kwadraad, Welzijn Lansingerland en de consulenten van de gemeente (de 'toegangspartijen'). Voor een niet vrij toegankelijke voorziening is een beschikking nodig, die na onderzoek van de consulenten door de gemeente wordt afgegeven. Daarnaast is jeugdhulp rechtstreeks toegankelijk met een verwijzing door een arts, er is dan geen indicatiestelling door de gemeente nodig.

In het beleidsplan 3D deel II wordt geschetst hoe de toegang tot het sociaal domein (inclusief jeugdhulp) in Lansingerland verloopt. Er zijn vier 'toegangspartijen': het CJG, Kwadraad, Welzijn Lansingerland en de gemeente (via de gemeentelijke consulenten voor Jeugd, Wmo en Participatie). Kwadraad richt zich op de leeftijdscategorie 18 tot 67 jaar en Welzijn Lansingerland op inwoners ouder dan 67 jaar. Voor vragen over jeugdhulp zijn met name het CJG en de gemeentelijke consulenten jeugd relevant.

De taken van de toegangspartijen zijn onder meer beschreven in het beleidsplan 3D, deel II en in 'Prestatieafspraken Toegang Sociaal Domein', een bijlage bij de subsidiebeschikking[20] voor de toegangspartijen.[21] De toegangspartijen dienen alle eerstelijns vragen te kunnen opvangen en een coördinerende functie te vervullen in de eerste lijn. De partijen zijn in staat om een ondersteuningsplan op te stellen op basis van een brede vraagverheldering op alle levensdomeinen (zie paragraaf 3-3-2). Ook wil de gemeente deze partijen (afgebakende) inzage-mogelijkheden geven in het gemeentelijk administratiesysteem.[22] Het uitgangspunt van de toegang tot het sociale

[20] In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat de subsidiebeschikking de prestatieafspraken voor alle activiteiten van de partijen bepaalt, waaronder de toegang. De prestatieafspraken voor de drie externe toegangspartijen zijn gelijk om te kunnen garanderen dat iedereen met een hulpvraag op dezelfde wijze komt tot passende ondersteuning.

[21] College van B en W, Beschikking tot subsidieverlening 2015, 4 februari 2015.

[22] Gemeenteraad Lansingerland, Beleidsplan 3D Lansingerland deel II, vastgesteld door de gemeenteraad op 30 oktober 2014.

domein in Lansingerland is dat iedere inwoner die hulp of ondersteuning nodig heeft daar op dezelfde wijze toegang toe heeft.[23]
Er zijn verschillende andere mogelijkheden voor de inrichting van de toegang tot jeugdhulp (zie kader). In veel gemeenten zijn voor de toegang tot het gehele sociale domein gebiedsgerichte wijkteams opgezet met beroepskrachten uit verschillende disciplines (jeugd, participatie en wmo). De gemeente Lansingerland heeft er bewust voor gekozen om de toegang tot de jeugdhulp niet op deze manier in te richten. De keuze voor deze inrichting is door diverse redenen ingegeven (zie kader).

toegang jeugdhulp
Gemeenten zijn vrij in de manier waarop ze de toegang tot het sociaal domein (inclusief jeugdhulp) inrichten. In de factsheet toegang tot jeugdhulp[24] van de rijksoverheid en de handreiking voor inrichtings- en uitvoeringsmodellen van het Transitiebureau Jeugd[25] wordt een aantal mogelijke vormen van de inrichting van de toegang tot de jeugdhulp besproken. Dit kan o.a. door het oprichten van een apart loket, aansluiten bij een bestaand loket (bijvoorbeeld het CJG) of een sociaal wijkteam. De keuze voor de organisatorische inrichting van de toegang wordt onder andere beïnvloed door de volgende factoren: de mate waarin de gemeente zicht wil houden op de afhandeling van hulpvragen, de mate waarin de gemeente grip wil houden op de uitvoering en inzet van ondersteuning en de inzet van generalisten of specialisten met specifieke jeugdkennis.

centraal loket of decentrale toegang
Gemeenten kunnen er voor kiezen om de uitvoering van de toegang te beleggen bij één centraal loket. De voordelen van deze inrichting zijn dat het proces overzichtelijk is en de coördinatie tussen professionals relatief eenvoudig is. Een nadeel is dat een centraal loket een drempel kan vormen voor kwetsbare inwoners bij het aanvragen van ondersteuning.

De gemeente Lansingerland heeft er voor gekozen om geen centraal loket in te richten en de toegang te doen verlopen via vier reeds bestaande toegangspartijen. Hiermee beoogt de gemeente de drempels tot het zoeken van hulp zo laag mogelijk te maken. De gemeente verwacht ook dat de eerstelijns partijen sneller signalen opvangen vanuit de omgeving en van andere eerstelijns partijen.[26] Volgens de gemeente had een wijkteam geen meerwaarde, omdat er bestaande voorzieningen en netwerken waren die al goed liepen.[27] Zo wordt gewezen op het grote bereik van het CJG, door de vaste consultatiemomenten in het kader van de wet Publieke Gezondheid.[28] Bovendien acht de gemeente Lansingerland van dusdanig overzichtelijke omvang dat Lansingerland in zijn geheel beschouwd kan worden als één wijk.[29]

23 Gemeente Lansingerland, 'Jaarrapportage sociaal domein 2015', 23 mei 2016.

24 Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, ministerie van Veiligheid en Justitie, Vereniging van Nederlandse Gemeenten en Nederlands Jeugd instituut, 'Stelselwijziging Jeugd Factsheet Toegang tot jeugdhulp', juni 2014.

25 Deloitte Consulting in opdracht van het Transitiebureau Jeugd, 'Een handreiking met inrichtings- en uitvoeringsmodellen voor gemeenten Een functioneel ontwerp Zorg voor de Jeugd', juli 2013.

26 Gemeente Lansingerland, 'Jaarrapportage sociaal domein 2015', 23 mei 2016.

27 In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat de basis van de inrichting van het netwerk in het lokale veld ligt in de oude WMO (2007). Volgens deze wet was de gemeente verantwoordelijk, onder de noemer maatschappelijke ondersteuning, om informatie en advies te geven en cliënten te ondersteunen.

28 Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D', december 2013 vastgesteld door de gemeenteraad op 19 december 2013 en interview medewerker toegangspartij, 2 augustus 2016.

29 Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D', vastgesteld door de gemeenteraad op 19 december 2013.

veel of weinig handelingsruimte voor professionals

Meer ruimte voor professionals is één van de doelstellingen van de nieuwe Jeugdwet. Als een professional veel vrijheid heeft om de vraag van de cliënt te beoordelen, te interveniëren en de vraag af te handelen, kan de expertise van professionals optimaal worden ingezet en het toeleidingsproces efficiënt worden ingericht. De gemeente kan de handelingsruimte van professionals vergroten door veel typen ondersteuning vrij toegankelijk te maken, zodat deze direct kan worden ingezet door professionals. Ook is het mogelijk om (bepaalde) professionals of een aparte instantie te mandateren om niet-vrij toegankelijke hulp in te zetten. In sommige gemeenten is deze bevoegdheid belegd bij het wijkteam. Het nadeel van een grote handelingsruimte voor professionals is dat de gemeente minder grip heeft op de inzet en uitvoering van ondersteuning.

De gemeente Lansingerland er voor heeft gekozen om uitvoerende professionals vrijheid te geven bij het beoordelen van hulpvragen en het inzetten van vrij toegankelijke ondersteuning. Anderzijds houdt de gemeente relatief veel grip op de inzet van maatwerkvoorzieningen, doordat de toekenning van deze voorzieningen uitsluitend door de gemeentelijke consulenten kan plaatsvinden. Hiervoor is gekozen in verband met door de kortingen op het budget voor het sociaal domein, dat door de rijksoverheid ter beschikking wordt gesteld. De gemeente acht het daarom van groot belang goed te kunnen sturen op financiën.[30] Dit kan volgens de gemeente gemakkelijker wanneer de gemeente de indicatiestelling doet, dan wanneer deze bevoegdheid in wijkteams wordt belegd.[31]

De organisatie van de toegang in Lansingerland, zonder wijkteams, zou professionals volgens de gemeente meer handelingsruimte bieden. De gemeente kenmerkt deze wijze van inrichting van de toegang als cliëntgericht, flexibel, outreachend en dynamisch, dit in tegenstelling tot de vaste organisatiestructuur van wijkteams. De aanbieders van vrij toegankelijke voorzieningen en de gemeente werken volgens de gemeente samen als netwerkorganisatie; hierbij is geen vaste structuur, geen vaste vergadermomenten en geen fysieke locatie.[32]

generalisten of specialisten

Gemeenten kunnen er voor kiezen om in het kader van jeugdhulp te werken met generalisten, met kennis van meerdere vakgebieden. Voorbeelden hiervan zijn gezinscoaches, ouder– en kindadviseurs of jeugdwerkers. Generalisten kunnen waar nodig advies vragen van specialisten. Wanneer wordt gewerkt met generalisten dient te worden bepaald waar in het toeleiding proces de keuze wordt gemaakt om toch specialistische kennis in te zetten.
Er kan ook worden gewerkt met specialisten die kennis hebben van één vakgebied. Het voordeel hiervan is dat kennis direct aanwezig is, het risico is dat er minder integraal wordt gewerkt en een specialist zich focust op de problemen op zijn/haar domein. In Lansingerland wordt met generalisten gewerkt. Specialistische kennis wordt ingekocht. In Lansingerland wordt specialistische kennis ingekocht via het consultatie- en diagnoseteam (in 2015 en 2016). In dit team zitten professionals met specialistische kennis op de gebieden jeugd- en opvoedhulp, geestelijke gezondheidszorg en jeugd met een beperking. In de loop van 2017 wordt dit lokaal georganiseerd en ingekocht. De inzet van specialistische hulp vindt plaats via een jeugdconsulent die waar nodig specialistische kennis kan inzetten (via het consultatie- en diagnoseteam). De toeleiding naar intensieve en specialistische ondersteuning verloopt via de jeugdconsulenten van de gemeente (en via huisartsen).

30 In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat zij met deze werkwijze ook beoogt te sturen op transformatieboelen.

31 Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D', vastgesteld door de gemeenteraad op 19 december 2013 en interview ambtenaar, 22 september 2016.

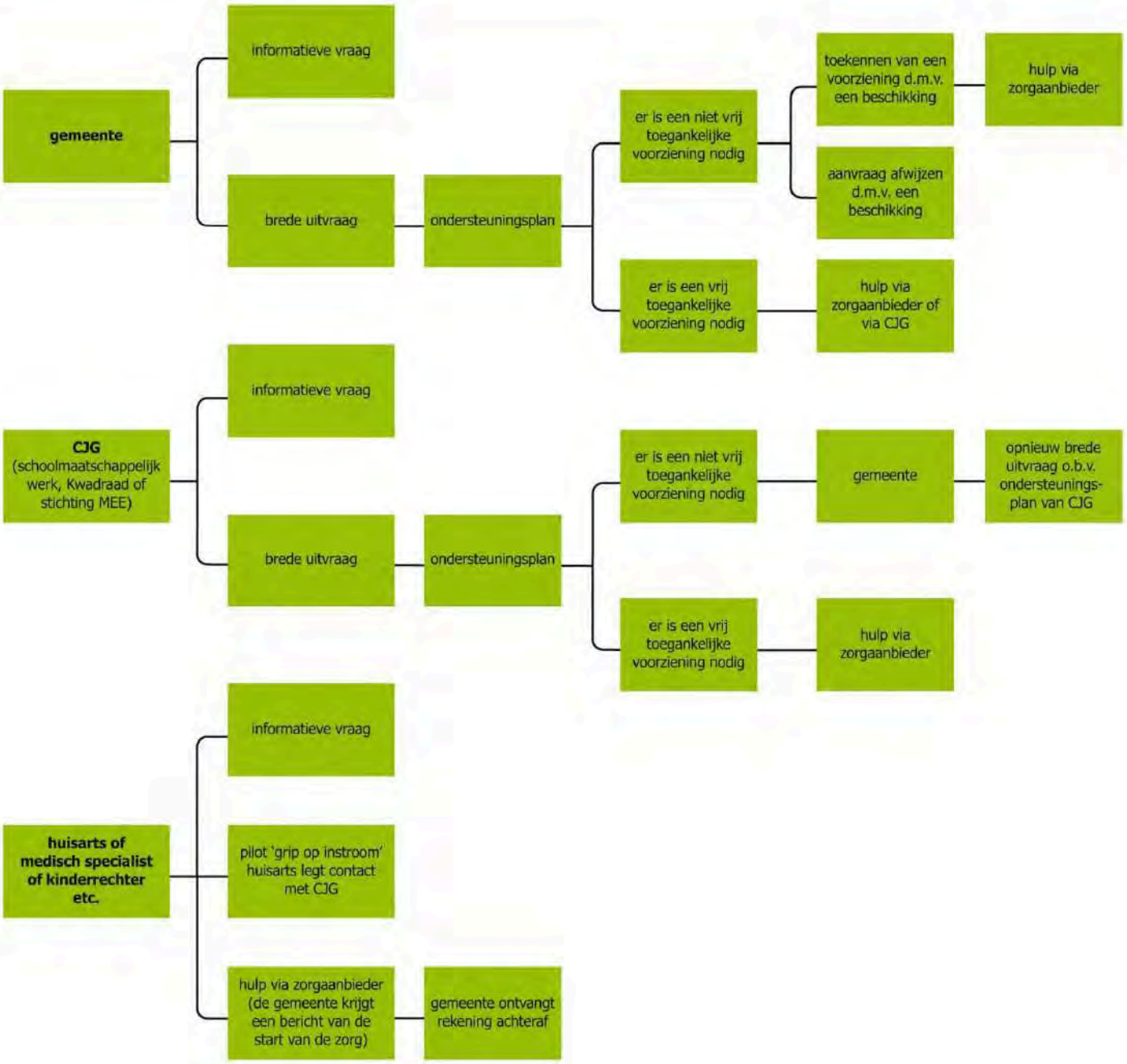
32 Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D deel II', vastgesteld door de gemeenteraad op 30 oktober 2014.

3-3 proces toeleiding naar hulp of advies

De toegangspartijen hanteren in opzet dezelfde werkwijze bij het behandelen en beoordelen van een vraag om advies of hulp. Wanneer een inwoner zich meldt met een hulpvraag die niet uitsluitend informatief is, wordt door de toegangspartijen een brede vraagverheldering uitgevoerd, waarin alle levensdomeinen aan bod komen. Op basis van een gesprek wordt een ondersteuningsplan opgesteld, volgens een vast format. Vrij toegankelijke ondersteuning kan vervolgens direct gegeven worden. Voor niet-vrij toegankelijke ondersteuning is een gemeentelijke beschikking nodig.

In tabel 3-1 is het verloop van de hulpvragen binnen domein jeugd schematisch weergegeven. In paragraaf 3-3-1 t/m 3-3-4 wordt dit proces toegelicht.

Figuur 3-1 verloop vragen jeugdhulp



bron: analyse rekenkamer

3-3-1 vraag om hulp of advies

Een inwoner kan met een hulpvraag op het domein jeugd terecht bij alle vier toegangspartijen. Voor het domein jeugd zijn met name de jeugdconsulenten van de gemeente en het CJG van belang. Vragen over jeugdigen kunnen echter ook gesteld worden bij andere toegangspartijen, bijvoorbeeld bij het opvoedbureau of de maatschappelijk werkers van Kwadraad. Het proces van de afwikkeling van een hulpvraag vindt in opzet op dezelfde wijze plaats bij de vier toegangspartijen.

Als ouders of jeugdigen ervoor kiezen om informatie te vragen bij of hulp te vragen, dan kunnen zij die vragen stellen tijdens de inloopspreekuren van de verschillende toegangspartijen, de reguliere contactmomenten met het CJG in het kader van de jeugdgezondheidszorg of via telefoon en internet. De inwoner kan ook direct bij de gemeente terecht voor vragen over jeugdhulp. De jeugdconsulent (afdeling publiekszaken) zal dan de vraag in behandeling nemen.[33]

De toegangspartijen of eerstelijnsorganisaties (bijv. stichting MEE, schoolmaatschappelijk werk, vrijwilligersorganisaties, etc.) verwijzen, met toestemming van de ouders, ook regelmatig casussen naar elkaar door.[34]

Vragen om hulp of advies kunnen op grond van de Jeugdwet ook worden gesteld aan de huisarts, jeugdarts of medisch specialist. Bij de artsen kunnen ouders en jeugdigen direct met hun hulpvraag terecht. De arts kan naar alle vormen van jeugdhulp doorverwijzen. Bij doorverwijzing door de huisarts wordt een aantal stappen in het proces bij een hulpvraag bij het CJG of de gemeente, namelijk de brede vraagverheldering, het ondersteuningsplan en de indicatiestelling door de gemeente, overgeslagen.[35]

3-3-2 brede vraagverheldering

Wanneer een inwoner zich meldt met een hulpvraag die niet uitsluitend informatief is, wordt door de toegangspartijen een brede vraagverheldering gevoerd, waarin alle levensdomeinen aan bod komen.[36] Het voornaamste doel van de brede uitvraag is de vaststelling van de leefdomeinen waarover een inwoner een hulpvraag heeft. De brede vraagverheldering betreft een gesprek waarin drie onderwerpen aan bod komen, namelijk:

- wat is er aan de hand;
- wat willen ouders/jeugdigen realiseren;
- wat is daarvoor nodig.[37]

Allereerst wordt gekeken naar de eigen kracht van de cliënt; de vraag wat de cliënt zelf kan (of diens netwerk) staat hierbij centraal. Bij de inschatting van welke vorm van ondersteuning of hulp nodig is, wordt samen (door de professional en de

33 Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D deel II', vastgesteld door de raad op 30 oktober 2014. Voor het melden van een hulpvraag hanteert de gemeente een standaard formulier. Op dit formulier kunnen inwoners hun behoefte aan ondersteuning aankruisen. Dit formulier wordt echter niet door andere toegangspartijen gebruikt.

34 Interviews medewerkers toegangspartijen op 20 oktober en 11 augustus 2016 en interview ambtenaren op 19 juli 2016.

35 Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D', vastgesteld door de raad op 19 december 2013 en Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D deel II', vastgesteld door de raad op 30 oktober 2014.

36 Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D deel II', vastgesteld door de raad op 30 oktober 2014, Gemeente Lansingerland, 'Discussienota (preventief) jeugdbeleid', januari 2016 en Gemeente Lansingerland, 'Beschikking tot subsidieverlening 2015', februari 2015.

37 Gemeente Lansingerland, voorbeeld van een Ondersteuningsplan en interview ambtenaar, 22 september 2016.

hulpvrager) overwogen of de benodigde hulp in het vrij toegankelijke zorgaanbod kan worden gevonden, dan wel dat maatwerk zorg nodig is. Bij meervoudige problematiek kan een arrangement van benodigde hulp worden opgesteld op alle levensdomeinen.[38]

De gemeente heeft er voor gekozen om ouders of jeugdigen die zich met een hulpvraag op het terrein van jeugdhulp melden bij de gemeente niet door te verwijzen naar het CJG.[39] De mogelijkheid bestaat dan namelijk volgens de gemeente dat 'het dossier' verschillende malen tussen CJG en gemeente moeten worden overgedragen. Dit wordt voor de inwoner en de kwaliteit van hulp niet wenselijk geacht.[40]

3-3-3 ondersteuningsplan

Op basis van de brede uitvraag worden doelen vastgesteld en de wijze waarop deze bereikt moeten worden. Daarbij wordt eerst gekeken naar wat de inwoner of diens netwerk zelf kan en vervolgens naar welke vorm van ondersteuning het meest passend is om het gestelde doel te bereiken. Een vast onderdeel in het ondersteuningsplan is de vraag welke ondersteuning er al aanwezig is in het gezin. De gewenste vorm van hulp wordt vastgelegd in het ondersteuningsplan. Hiervoor geldt een vast format.[41]

De toegangspartijen kunnen eenvoudige en eerstelijnsvragen zelfstandig oplossen of verwijzen naar vrij toegankelijke ondersteuning. Voorbeelden van vrij toegankelijke hulp en ondersteuning zijn de gezinscoach, een KIES (Kinderen In Een Scheiding)-training, thema- en voorlichtingsbijeenkomsten en het Stevig Ouderschap programma. Bij zowel eerste- als tweedelijns hulp wordt gekeken wat er vanuit eigen kracht en de kracht van het netwerk zelf aangepakt kan worden.

Het ondersteuningsplan wordt door de medewerker van de toegangspartij in samenwerking met de ouders/jeugdige opgesteld. Het plan wordt daarna door alle partijen ondertekend.[42] Het feit dat het ondersteuningsplan is ondertekend geeft aan dat de inwoner akkoord is met de samen overeengekomen vorm van ondersteuning.[43]

3-3-4 beschikking door gemeente

Indien blijkt dat niet-vrij toegankelijke hulp nodig is, dan zal de toegangspartij doorverwijzen naar de gemeentelijke consulenten. Alleen de gemeente is bevoegd om, door middel van een beschikking, een tweedelijnsvoorziening toe te kennen. Als blijkt dat een tweedelijnsvoorziening nodig is, neemt de jeugdconsulent de aanvraag hiervoor in behandeling. Bij een aanvraag voor een tweedelijnsvoorziening start de gemeente een onderzoek om te beoordelen of de voorziening moet worden toegekend en voor hoe lang. De gemeente probeert zo veel mogelijk op basis van de in het ondersteuningsplan aangeleverde informatie een afweging te maken over het toekennen van een voorziening of het afwijzen van een aanvraag. Veelal wordt toch

38 Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D', vastgesteld door de raad op 19 december 2013.

39 In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat is afgesproken dat de partij waar de inwoner aanklopt in het algemeen zorgt voor de brede uitvraag, tenzij bijvoorbeeld een ouder persoon aanklopt bij het CJG.

40 Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D, vastgesteld door de raad op 19 december 2013 en interview ambtenaar, 22 september 2016.

41 De rekenkamer heeft een (niet ingevuld) format voor een ondersteuningsplan ontvangen.

42 Voor het starten van vrij toegankelijke ondersteuning is geen ondertekend ondersteuningsplan vereist. Bron: ambtelijke reactie, 5 december 2016 .

43 Interview ambtenaar, 22 september 2016.

nog contact met de ouders opgenomen om van gedachten te wisselen over de daadwerkelijke inzet (voorkeur voor zorgaanbieder etc.).[44]

44 Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D deel II', vastgesteld door de raad op 30 oktober 2014, interview ambtenaren, 22 september en 17 oktober 2016.

4 preventief jeugdhulpbeleid

4-1 inleiding

Dit hoofdstuk behandelt deelvraag 3:
Wordt op adequate wijze invulling gegeven aan het preventief jeugdhulpbeleid?

De norm en het criterium waaraan in dit hoofdstuk wordt getoetst zijn opgenomen in onderstaande tabel.

tabel 4-1: norm en criteria preventief jeugdhulpbeleid

norm	criteria	paragraaf
er wordt op adequate wijze invulling gegeven aan het preventief jeugdhulpbeleid	• de methoden en werkwijzen voor het vroeg signaleren van jeugdproblematiek hebben een adequaat bereik	4-2
	• er zijn methoden en werkwijzen voor het bewerkstelligen van een verschuiving van zware naar lichtere vormen van jeugdhulp	4-3

4-2 vroege signalering van jeugdproblematiek

Vroege signalering van jeugdproblematiek vindt onder meer plaats tijdens de reguliere contactmomenten van het CJG in het kader van de jeugdgezondheidszorg en op scholen door de intern begeleider of het schoolmaatschappelijk werk. Het uiteindelijke bereik is volgens het CJG hoog (99%) onder de jeugdigen die voor de reguliere contactmomenten worden uitgenodigd. De reguliere contactmomenten houden echter op na de eerste klas van de middelbare school, waarna het CJG alleen via huisartsen en scholen informatie verkrijgt over deze jeugdigen. Het beschikbare aantal uren voor schoolmaatschappelijk werk is in Lansingerland laag in verhouding tot buurgemeenten. Dit is een nadeel bij het adequaat vroeg signaleren van problematiek van scholieren. Bovendien heeft de gemeente weinig invloed op de kwaliteit en het aantal beschikbare uren van het schoolmaatschappelijk werk, omdat ze het schoolmaatschappelijk werk niet (voortgezet onderwijs) of slechts ten dele (primair onderwijs) financiert.

In het beleidsplan 3D constateert de gemeente dat voor preventie en vroeg signalering in het sociaal domein een aantal partijen wordt gesubsidieerd, waardoor er volgens de gemeente een dekkend netwerk is van signalering, informatie en advies, kort durende interventie en probleemoplossing. De rekenkamer heeft in kaart gebracht op welke manier jeugdproblematiek in de praktijk vroegtijdig wordt gesignaleerd. Hierbij

beperkt de rekenkamer zich tot het CJG en het schoolmaatschappelijk werk, omdat deze partijen onderdeel vormen van het 'dekkend netwerk'[45] en zij zich specifiek richten op jeugdigen.

4-2-1 vroege signalering door het CJG

Het CJG ziet veel ouders en jeugdigen door haar taak in het kader van de uitvoering van de Wet Publieke gezondheid. Er is een aantal vaste contactmomenten waarop ouders en kinderen worden uitgenodigd door het CJG. Ouders zijn niet verplicht om hierop in te gaan. Tijdens de contactmomenten kan het CJG eventueel aanvullende hulp bieden als dit nodig is. De contactmomenten zijn (onder andere) bij de geboorte, bij 3 weken, 8 weken en 3 maanden. Tijdens deze momenten worden verschillende onderzoeken uitgevoerd en vaccinaties verricht. Ook wordt de ouders gevraagd naar hoe zij het ouderschap beleven. Bij de leeftijd van 2 jaar en 3 jaar ontvangen ouders wederom een uitnodiging en in groep 2, groep 7 en de 1e klas van de middelbare school.[46]

Ongeveer 96% van de kinderen van 0-4 jaar komt opdagen bij deze contactmomenten. Voor oudere kinderen is dit 88%. Hierbij constateert de rekenkamer wel dat het CJG geen contactmomenten heeft met jeugdigen nadat zij de 1e klas van de middelbare school hebben afgerond.

Over de gezondheidssituatie van een deel van de jeugdigen die niet verschijnen op consulten wordt via scholen, kindercentra of huisartsen recente informatie verzameld door het CJG. Hierdoor is volgens het CJG uiteindelijk 99% van de jeugdigen in beeld bij het CJG.[47] Tijdens de contactmomenten kan een jeugdarts constateren dat er wellicht meer hulp nodig is. Daarnaast benaderen ouders en professionals het CJG zelf.[48] Het CJG onderhoudt verder contacten met alle basis- en middelbare scholen in Lansingerland en tevens met de kinderdagverblijven.[49]

Volgens ambtelijk medewerkers houdt de gemeente toezicht op de vervulling van de preventieve taak door het CJG d.m.v. de subsidiegesprekken, de kwartaalgesprekken en rapportages. Het CJG signaleert en fungeert volgens de gemeente als de ogen en de oren voor de toegang. Het CJG geeft in de gesprekken en middels (half)jaarrapportages- en verslagen de signalen (kwantitatief en kwalitatief) uit de

[45] Enkele andere partijen en organisaties uit dit netwerk zijn bijvoorbeeld Jeugd- en Jongerenwerk, scoutingverenigingen, Autisme café, diverse maatjesprojecten zoals Jong Perspectief Home-Start, Stichting VTV en diverse activiteiten van Bouwman GGZ en GGZ Delfland.

[46] Interview medewerker toegangspartij, 2 augustus 2016.

[47] Centrum voor Jeugd en Gezin Rijnmond, 'Jeugdgezondheidszorg Lansingerland halfjaarrapportage januari tot en met juni 2016', ongedateerd.De rekenkamer heeft dit percentage niet geverifieerd, maar betwijfelt of dit percentage reëel is gezien de privacyregels inzake het delen van cliëntinformatie. In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat dit percentage laat zien hoeveel kinderen het CJG in beeld heeft. Bijna alle opgeroepen jeugdigen verschijnen op de vaste consultmomenten. Andere kinderen en diens ouders worden gezien tijdens een ander (extra) contactmoment, een inloopspreekuur, of wordt er bij derden recente informatie verkregen. Ook in deze gevallen heeft de professional voldoende zicht op de situatie van het kind om de monitortaak te verrichten. Ten aanzien van het privacy aspect stelt de gemeente dat wanneer een kind en diens ouders niet verschijnt op het reguliere contactmoment van het CJG, zoekt het CJG inderdaad contact met school, kindercentra of huisartsen. Er wordt altijd toestemming gevraagd van ouders en ouders hebben de mogelijkheid bezwaar te maken tegen het delen van informatie met het CJG door betreffende professional. Het delen van deze informatie is van vitaal belang en noodzakelijk voor de uitvoering van hun monitoringstaak ten behoeve van de gezondheidssituatie, en soms zorgelijke situatie, van het kind.

[48] Interview medewerker toegangspartij, 11 augustus 2016.

[49] Interview medewerker toegangspartij, 2 augustus 2016.

praktijk door aan de gemeente.[50] In de rapportages van het CJG is tevens vermeld uit welke velden het CJG vragen krijgt, bijv. via het voorliggende veld, scholen of inwoners.[51]

4-2-2 vroege signalering door schoolmaatschappelijk werk

Bij het vroeg signaleren van problematiek bij leerlingen is ook het schoolmaatschappelijk werk van belang. Daarnaast spelen ook de lokale onderwijs adviseur, jeugdverpleegkundige en de leerkrachten een rol. Er is begin 2016 op ambtelijk niveau verkend wie welke rol vervult ten aanzien van jeugdhulp in het onderwijs en hoe zij versterkt kunnen worden in hun positie. De resultaten van deze verkenning zijn vastgelegd in de factsheet 'Toeleiding naar jeugdhulp vanuit het primair onderwijs'[52] en de notitie 'Passend onderwijs en jeugdhulp'.[53]

De schoolmaatschappelijk werker, intern begeleider of de jeugdverpleegkundige kan bij problematiek doorverwijzen naar het CJG. Dit kan op verschillende manieren: door te bellen naar het CJG of bijvoorbeeld een overleg samen met het CJG (met toestemming van de ouders) in te plannen. In de praktijk geldt als vuistregel dat als de schoolmaatschappelijk werker de hulpvraag kan afronden in vijf gesprekken, hij/zij de vraag om ondersteuning zelf oppakt. Als meer nodig is, dan wordt contact gezocht met het CJG. Als nog intensievere ondersteuning nodig is wordt er contact opgenomen met de jeugdconsulenten. Hiervoor is geen protocol opgesteld; het is aan de professional om een eigen professionele afweging te maken.[54] Hierdoor is het niet geheel duidelijk wie wanneer moet worden ingeschakeld.[55] De gemeente stelt in de ambtelijke reactie dat de gemeente ruimte laat voor een eigen professionele afweging, hierbij is het aan de professional op het juiste moment op- en af te schalen in een casus. Overigens zijn er ten aanzien van het schoolmaatschappelijk werk geen wezenlijke veranderingen qua aanpak na 1 januari 2015.[56]

De gemeente Lansingerland wijkt af van buurgemeenten doordat het schoolmaatschappelijk werk in het voortgezet onderwijs niet en in het primair onderwijs voor slechts 50% wordt gefinancierd door de gemeente. De gemeente constateert dat dit een nadeel is bij het adequaat vroeg signaleren van problematiek. De gemeente heeft namelijk geen invloed op de kwaliteit en het aantal beschikbare uren van het schoolmaatschappelijk werk.[57] Door een medewerker van de aanbieder van schoolmaatschappelijk werk wordt verder geconstateerd dat er minder uren beschikbaar zijn voor schoolmaatschappelijk werk; circa 3 uur per school. In Krimpen aan den IJssel is dit bijvoorbeeld 4 á 5 uur, afhankelijk van het aantal leerlingen.[58] Ook

[50] Interview ambtenaren, 17 oktober 2016.

[51] Centrum voor Jeugd en Gezin Lansingerland, 'Halfjaarrapportage Toegang Sociaal domein kwartaal 1 en 2', 27 juni 2016.

[52] Gemeente Lansingerland, 'Factsheet toeleiding naar jeugdhulp vanuit het primair onderwijs', ongedateerd.

[53] Gemeente Lansingerland, 'Passend onderwijs en jeugdhulp', 20 april 2016.

[54] Interview medewerker aanbieder schoolmaatschappelijk werk en jeugd- en gezinscoaches, 17 oktober 2016.

[55] Interview medewerker aanbieder schoolmaatschappelijk werk en jeugd- en gezinscoaches, 17 oktober 2016.

[56] Interview medewerker aanbieder schoolmaatschappelijk werk en jeugd- en gezinscoaches, 17 oktober 2016.

[57] Gemeente Lansingerland, 'Discussienota (preventief) jeugdbeleid', 20 januari 2016.

[58] In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat ook in de gemeente Lansingerland het aantal uur schoolmaatschappelijk werk wordt ingezet afhankelijk van het aantal leerlingen op school.

wordt gesignaleerd dat leraren onder hoge werkdruk staan, waardoor het de vraag is in hoeverre leerlingen met een (mogelijke) zorgbehoefte tijdig gesignaleerd worden.[59]

4-3 verschuiving van zware naar lichte ondersteuning

Er zijn methoden en werkwijzen voor het bereiken van een verschuiving van zware, duurdere, regionale jeugdhulp naar lichte, goedkope en lokale vormen van jeugdhulp. Wel worden door toegangspartijen kanttekeningen geplaatst bij de manier waarop de gemeente stuurt op een verschuiving van zware naar lichtere vormen van ondersteuning: twee toegangspartijen signaleren dat de benodigde capaciteit voor het uitwerken van preventieve methoden en werkwijzen ontbreekt. Ook wordt soms niet snel genoeg maatwerk ondersteuning toegekend bij cliënten waar dit wel nodig is. De consequentie hiervan kan zijn dat de problemen van cliënten verergeren of dat zij tussen de wal en het schip vallen.

De door de rekenkamer geïnterviewde professionals van de gemeente, het CJG, Kwadraad geven aan dat het voorkomen van intensievere vormen van ondersteuning vorm krijgt door:

- Het formulier dat door alle toegangspartijen wordt gehanteerd voor de brede uitvraag en het opstellen van een ondersteuningsplan. Dit formulier dwingt af dat verschillende leefgebieden worden besproken, waardoor een meer integraal beeld ontstaat van de cliënt en meer passende zorg kan worden geboden.[60]
- De focus op het versterken van de eigen kracht van cliënten in gesprekken.[61] Men richt zich niet op het probleem, maar op wat de ouders willen bereiken en kunnen ontwikkelen. De vraag hierbij is wat de ouders zelf willen en kunnen doen om het probleem te verhelpen.[62]
- De pilot 'grip op instroom'. Huisartsen verwijzen ouders door naar het CJG voor een brede uitvraag en niet direct naar een aanbieder. Van de helft van de 48 ggz-aanvragen die van oktober 2015 tot juni 2016 waren doorverwezen, werd de helft uiteindelijk niet direct doorverwezen naar ggz maar zijn cliënten door een andere inzet verder geholpen. De pilot wordt ook na 2016 voortgezet.[63] Dyslexie en basis ggz worden op dit moment ingekocht via de GR. Per 2017 zullen deze vormen van hulp worden ingekocht door de gemeente. Dan kunnen met de betreffende aanbieders afspraken worden gemaakt over het consulteren van het CJG.[64]
- De gemeente heeft de eerste vijf gesprekken met de jeugd- en gezinscoach vrij toegankelijk gemaakt. Voor 1 januari kon een jeugd –en gezinscoach alleen worden ingeschakeld na een indicatie van het Bureau Jeugdzorg.[65] De coaches kijken in de

[59] Interview medewerker aanbieder schoolmaatschappelijk werk en jeugd- en gezinscoaches, 17 oktober 2016.

[60] Interviews ambtenaren, 21 september en 4 oktober en medewerkers toegangspartijen op 11 augustus en 20 oktober.

[61] Als voorbeeld wordt de 'oplossingsgerichte methode' genoemd: in gesprekken met cliënten wordt gevraagd wat de cliënt (vaak de ouder) zelf zou moeten doen om het probleem op te lossen. Hierdoor wordt een passieve houding voorkomen. In het verleden werden problemen meer opgelost voor cliënten. Een voorbeeld is de aanpak van schulden. Voorheen werden de schulden door hulpverleners in kaart gebracht; nu wordt de cliënt gevraagd dit zelf te doen en neemt de hulpverlener een coachende rol. Een ander voorbeeld is de 'netwerkanalyse', waarbij het netwerk van een cliënt in kaart wordt gebracht. Bron: interview medewerker aanbieder schoolmaatschappelijk werk en jeugd en gezinscoaches, 17 oktober 2016.

[62] Centrum voor Jeugd en Gezin Rijnmond, 'Jeugdgezondheidszorg Lansingerland halfjaarrapportage januari tot en met juni 2016', ongedateerd en interview medewerker aanbieder schoolmaatschappelijk werk en jeugd en gezinscoaches 17 oktober 2016. Gemeente Lansingerland, 'Begroting 2017-2020', ongedateerd.

[63] Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016.

[64] Interview ambtenaren, 17 oktober 2016.

[65] Gemeente Lansingerland, 'Discussienota (preventief) jeugdbeleid', 20 januari 2016.

eerste gesprekken wat er aan de hand is in een gezin en bekijken of het gezin te helpen is binnen de vijf gesprekken en eventueel aangevuld moet worden met zorg uit het voorliggend veld of dat er beschikte zorg nodig is.[66]
- Het vergroten van het aanbod van preventieve ondersteuning naar aanleiding van behoeftes van jeugdigen. De gemeente denkt onder andere aan het op proef geven van cursussen over social media, sociale vaardigheden, omgaan met geld en een echtscheiding van ouders en een preventieve aanpak bij jongeren die in aanraking zijn geweest met de politie. Dit is echter nog geen praktijk.[67]

Door verschillende medewerkers van de toegangspartijen worden nog kanttekeningen geplaatst bij de wijze waarop de gemeente stuurt op een verschuiving van zware naar lichtere vormen van ondersteuning. Zo wordt volgens medewerkers van de toegangspartijen door jeugdconsulenten niet altijd maatwerk ondersteuning toegekend bij cliënten waar dit volgens deze medewerkers wel nodig is. De consequentie hiervoor kan zijn dat de problemen van een cliënten verergeren of dat hij/zij tussen de wal en het schip valt. Het kan volgens medewerkers van de toegangspartijen voorkomen worden dat cliënten terugkomen met grotere problematiek wanneer onvoldoende maatwerkhulp wordt geboden. De gemeente geeft in de halfjaarrapportage sociaal domein 2016 ook aan dat bij grote problematiek eerder gekeken moet worden naar de mogelijke inzet van maatwerk, aanvullend aan de vrij toegankelijke voorzieningen.[68] Verder wordt door twee toegangspartijen opgemerkt dat het hen ontbreekt aan de benodigde capaciteit voor het uitdenken en uitvoeren van preventieve methoden en werkwijzen.[69]

Ten slotte is door één toegangspartner aangegeven dat er, anders dan in sommige andere gemeenten, geen sprake is van ontschotting tussen maatwerk en het voorveld in Lansingerland. Aanbieders van intensieve en specialistische jeugdhulp hebben nu namelijk geen (financiële) prikkel om de ondersteuning naar het voorveld te brengen.[70] Deze aanbieders van jeugdhulp zouden volgens deze toegangspartner in gesprek moeten gaan met het voorveld om samen manieren te vinden om mensen in hun eigen kracht te kunnen ondersteunen. Ook de wijze van bekostiging van toegangspartijen (voornamelijk op basis van aantallen en niet op basis van outcome) zou volgens deze toegangspartij niet bijdragen aan de verschuiving naar lichte ondersteuning.[71]
Door een andere toegangspartij wordt de kwaliteit van de brede uitvraag door consulenten van de gemeente (met name Participatie en WMO) ter discussie gesteld. Deze knelpunten zijn niet door de toegangspartijen naar voren gebracht in rapportages aan de gemeente, maar zijn wel aan bod gekomen tijdens de gesprekken met de rekenkamer.

[66] Interview ambtenaren, 17 ambtenaren oktober 2016.

[67] Interview ambtenaar, 21 september 2016.

[68] Interviews medewerkers toegangspartijen, 20 oktober 2016 en Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016.

[69] Interviews medewerkers toegangspartij, 20 oktober, 2 en 11 augustus 2016.

[70] In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat vanaf 2018 een financiële prikkel tot samenwerking wordt opgenomen in de resultaatfinanciering van specialistische jeugdhulp.

[71] Interview medewerkers toegangspartij 20 oktober 2016.

Rekenkamer
LANSINGERLAND

5 toegang in de praktijk

5-1 inleiding

In dit hoofdstuk komt deelvraag 4 aan de orde:
Verloopt in de praktijk de toegang tot de jeugdhulp adequaat?

De normen en de criteria waaraan in dit hoofdstuk wordt getoetst zijn opgenomen in onderstaande tabel.

tabel 5-1: normen en criteria toegang in de praktijk

normen	criteria	paragraaf
er is een duidelijke rol –en taakverdeling voor de toegang tot jeugdhulp;	• er is een duidelijke rolverdeling met bijbehorende procesbeschrijving voor de toegangspartijen • er is een adequate verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen de toegangspartijen	5-2
er is een adequate informatie-uitwisseling over cliënten die jeugdhulp ontvangen;	• er is een adequate informatie-uitwisseling tussen aanbieders van jeugdhulp en de toegangspartijen over cliënten die jeugdhulp ontvangen	5-3
de gemeente monitort de toegang tot jeugdhulp;	• de gemeente heeft inzicht in de behoefte aan jeugdhulp • de gemeente heeft inzicht in de verstrekte jeugdhulp	5-4
de gemeente draagt zorg voor een toereikend aanbod van jeugdhulp;	• de gemeente draagt zorg voor een kwalitatief en kwantitatief toereikend zorgaanbod • het beschikbare zorgaanbod stemt overeen met de uitgangspunten om zorg waar mogelijk vroegtijdig, licht en dicht bij huis te bieden • het beschikbare zorgaanbod stemt overeen met de zorgvraag	5-5
de gemeente evalueert hoe de toegang in de praktijk verloopt.	• er wordt periodiek gereflecteerd op de wijze waarop de toegang tot de jeugdhulp in de praktijk verloopt	5-6

5-2 rol -en taakverdeling

Er is ten dele een duidelijke rolverdeling en een adequate verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen de toegangspartijen. Het proces van de toegang tot de jeugdhulp is beschreven. Ten aanzien van de rol– en taakverdeling constateert de rekenkamer één knelpunt: er ontbreken duidelijke afspraken over het casushouderschap.

De rol -en taakverdeling tussen de betrokken partijen en personen is op hoofdlijnen beschreven in het beleidsplan 3D Lansingerland[72], het beleidsplan 3D Lansingerland

[72] Gemeenteraad Lansingerland, 'Beleidsplan 3D Lansingerland', vastgesteld door de raad op 19 december 2013.

deel II[73] en de discussienota preventief jeugdbeleid.[74] In het document 'Prestatieafspraken Toegang Sociaal Domein', een bijlage bij de subsidiebeschikking voor de toegangspartijen,[75] zijn de taken van de toegangspartijen in het sociaal domein meer gedetailleerd beschreven. Tevens is in deze documenten het proces voor de toegang tot de jeugdhulp beschreven.

De vier toegangspartijen zijn verantwoordelijk voor 'het bieden van een adequate afhandeling van vragen van inwoners die gebruik willen maken van vrij toegankelijke en/of individuele voorzieningen binnen het sociale domein op grond van de Jeugdwet, de Participatiewet en de Wet maatschappelijke ondersteuning'.[76] Hierbij hebben zij onder meer de volgende taken:

- Het bieden van informatie en advies.
- Het adequaat en integraal oppakken van elke hulpvraag op basis van het uitgangspunt één huishouden één plan.
- Het uitvoeren en registreren van de uitkomst van de brede vraagverheldering en het ondersteuningsplan volgens een vast format.
- Het uitvoeren van de rol van casushouder in een groot deel van de casussen.
- Het organiseren van gestructureerde samenwerking met het oog op het bieden van de best passende en integrale ondersteuning (één huishouden, één plan).
- Het evalueren van de samenwerking en het signaleren van problemen.

De rekenkamer heeft op basis van gesprekken met medewerkers en rapportages van de toegangspartners ten aanzien van de rol– en taakverdeling één knelpunt geconstateerd: de afspraken rond het casushouderschap zijn nog onduidelijk.[77] In het kader van een evaluatie van de toegang[78] heeft de gemeente met name problemen gesignaleerd rond het ontbreken van casusregie (het hebben van doorzettingsmacht richting andere partijen als er meerdere hulpverleners betrokken zijn bij één cliënt, dit betreffen vooral multi-probleem gezinnen):

- geen duidelijke afspraken wie de rol heeft als casusregisseur (en wanneer niet);
- geen duidelijke afspraken over de rol van de casusregisseur;
- bij multi-probleem situaties: te weinig doorzettingsmacht bij de casusregisseur en te weinig aandacht voor de wederzijdse afhankelijkheid van interventies.[79]

De gemeente heeft naar aanleiding van deze signalen een notitie opgesteld over het casushouderschap. Een conceptversie[80] is gedeeld met de toegangspartijen. Ten aanzien van het ontbreken van voldoende doorzettingsmacht bij multi-probleemsituaties zijn er nog geen acties ondernomen. In de ambtelijke reactie[81] geeft de gemeente aan dat de signalen over onduidelijkheid inzake het casushouderschap ook gelden voor casussen waarin sprake is van jeugdhulp. Het ontbreken van

73 Gemeenteraad Lansingerland, 'Beleidsplan 3D Lansingerland deel II', vastgesteld door de raad op 30 oktober 2014.

74 College van B en W, 'Discussienota (preventief) jeugdbeleid', 20 januari 2016.

75 College van B en W, 'Beschikking tot subsidieverlening 2015', 4 februari 2015.

76 Prestatieafspraken Toegang Sociaal Domein in College van B en W, Beschikking tot subsidieverlening 2015, 4 februari 2015.

77 Interview medewerker toegangspartij op 11 augustus 2016, Centrum voor Jeugd en Gezin Lansingerland, 'Halfjaarrapportage Toegang Sociaal domein kwartaal 1 en 2', 27 juni 2016 en Kwadraad Kwartaalrapportage Toegang Sociaal domein, 4de kwartaal 2015, ongedateerd.

78 Gemeente Lansingerland, 'Toegang 2.0', 29 maart 2016.

79 Gemeente Lansingerland, 'Toegang 2.0', 29 maart 2016.

80 De rekenkamer heeft deze conceptversie opgevraagd bij de gemeente, maar nog niet ontvangen.

81 Ambtelijke reactie, ontvangen op 5 december 2016.

doorzettingsmacht bij multi-probleem situaties kan bij jeugd aan de orde zijn, omdat als het gaat om multiproblematiek er mogelijk kinderen bij betrokken zijn.

Andere knelpunten ten aanzien van de rol- en taakverdeling tussen de toegangspartijen zijn niet naar voren gekomen uit interviews met medewerkers van de toegangspartijen en de rapportages van de toegangspartijen.

5-3 informatie-uitwisseling

De informatie-uitwisseling tussen aanbieders van jeugdhulp en de toegangspartijen over cliënten die jeugdhulp ontvangen, verloopt nog niet adequaat. Alleen de gemeente beschikt namelijk over informatie over cliënten die maatwerkvoorzieningen ontvangen. Het betreft daarbij bovendien slechts informatie over de circa 150 cliënten per jaar waarbij de gemeente zelf de maatwerkvoorziening heeft toegekend. Eind 2015 waren er 1.108 lopende indicaties voor maatwerk jeugdhulp voor jeugdigen uit Lansingerland. Verder wordt het ICT-systeem dat is bedoeld voor het delen van informatie over cliënten tussen de toegangspartijen nog weinig gebruikt door medewerkers van het CJG, Kwadraad en Welzijn Lansingerland. Het systeem kent ook technische problemen en wordt als gebruiksonvriendelijk ervaren.

Het CJG kan door het ontbreken van informatie over cliënten met een maatwerkvoorziening, deze cliënten niet volgen. Cliënten waarvan de maatwerk hulpverlening wordt afgeschaald zouden na verloop van tijd weer in beeld kunnen komen bij het CJG. Het CJG heeft dan echter geen informatie over de problematiek en de verleende hulp. Via het SISA systeem kan het CJG wel zien of jeugdigen hulp ontvangen. Het systeem wordt echter alleen gebruikt voor jeugdigen waren zorgen over zijn.

De andere toegangspartijen ontvangen verder geen informatie van de gemeente over de vragen die de gemeente ontvangt op het terrein van jeugdhulp. Dit komt deels doordat deze informatie niet zonder toestemming van ouders of verzorgers gedeeld kan worden. Hierdoor blijven mogelijk kansen liggen om lichtere vormen van ondersteuning te geven (in plaats van maatwerk voorzieningen).

Er is een aantal periodieke overleggen waar de toegangspartijen en aanbieders van jeugdhulp elkaar ontmoeten en afstemmen over de toegang tot de jeugdhulp of specifieke casussen: het netwerkoverleg, toegangsoverleg, sluitende aanpak overleg en het overleg van het lokaal team huiselijk geweld (zie kader).[82]

overleggen toegangspartijen en aanbieders jeugdhulp

In het *netwerkoverleg* zijn de toegangspartijen, de jeugd- en gezinscoaches, het jongerenwerk en stichting MEE vertegenwoordigd. Ook kan een partij uit het voorliggende veld uitgenodigd worden. De oorspronkelijke reden voor het organiseren van dit overleg was dat de partijen elkaar wilden leren kennen na de veranderingen in 2015. Daarna is het overleg voortgezet. In het overleg kunnen de partijen een zaak anoniem overleggen en van gedachten wisselen over de aanpak. Ook worden bijvoorbeeld presentaties gegeven over zaken die in het voorliggend veld spelen.

Het *toegangsoverleg* is alleen voor de toegangspartijen. Hierin wordt afstemming gezocht over werkafspraken en de uitvoering.

[82] Interview ambtenaren, 4 oktober 2016.

Het *sluitende aanpak overleg* is bedoeld om onderling af te stemmen als er veel organisaties betrokken zijn bij één gezin of als er sprake is van een stagnerend proces of samenwerking. De coördinator sluitende aanpak van de gemeente bepaalt welke professionals in de bespreking van een specifieke casus aanwezig zijn.

In het *overleg van het lokaal team huiselijk geweld* zijn de coördinator sluitende aanpak, een maatschappelijk werker, een jeugdverpleegkundige, een jeugdconsulente en de politie aanwezig. Tijdens dit overleg wordt overlegd over casussen waarin sprake is van huiselijk geweld.

Daarnaast wordt er (telefonisch, mondeling of per e-mail) informeel afgestemd tussen medewerkers van de toegangspartijen over individuele cases.

De informatie-uitwisseling tussen de toegangspartijen en aanbieders van jeugdhulp wordt wisselend beoordeeld door de toegangspartijen. Enerzijds wordt opgemerkt dat de samenwerking goed is, 'de lijnen kort zijn' en de verschillende partijen elkaar goed weten te vinden. De medewerkers van de toegangspartijen kennen elkaar persoonlijk en weten wat de expertise van de andere partner is.[83] Anderzijds worden in interviews met de rekenkamer en rapportages van de toegangspartijen aan de gemeente wel twee kritische kanttekeningen geplaatst bij de informatie-uitwisseling.[84]
Twee toegangspartijen geven namelijk aan dat zij geen zicht hebben op de ondersteuningsvragen voor jeugdhulp die de gemeente ontvangt. Vaak leiden ondersteuningsvragen bij de gemeente tot maatwerk. Men vraagt zich af of er kansen blijven liggen in het voorveld.[85] Zo zou het CJG of Kwadraad wellicht zelf hulpvragen kunnen afhandelen die nu resulteren in de toekenning van een maatwerk voorziening door een jeugdconsulent.
Medewerkers van het CJG geven verder aan dat zij niet worden geïnformeerd over (het beëindigen van) de maatwerkhulp die jeugdigen ontvangen. Jeugdigen zouden bijvoorbeeld na het beëindigen van maatwerk jeugdhulp nog ondersteuning nodig kunnen hebben van het CJG. Het CJG zou daarom graag (op hoofdlijnen) worden geïnformeerd over het beëindigen van maatwerk jeugdhulp.[86] De informatie uit het SISA systeem (zie kader) is hiervoor echter niet voldoende, aangezien in dit systeem geen inhoudelijke informatie over de verleende hulp wordt geregistreerd.[87] Bovendien worden in dit systeem alleen jeugdigen geregistreerd waar zorgen over zijn.[88] Het CJG zou ook graag willen, dat als de hulp aan een kind stopt en het CJG het kind jaren later

[83] Interviews medewerkers toegangspartijen op 11 augustus en 20 oktober 2016, interview medewerker aanbieder schoolmaatschappelijk werk en jeugd- en gezinscoaches, 17 oktober 2016 en Stichting Welzijn Lansingerland, 'Verantwoording WMO toegang 2015 eerste en tweede kwartaal', ongedateerd.

[84] In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat het privacy aspect ook een rol speelt bij informatie-uitwisseling.

[85] Interview medewerkers toegangspartijen op 11 augustus en 20 oktober 2016.

[86] In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat na beëindiging van maatwerk de jeugdconsulent de schakel voor de afschaling en eventuele inzet van andere hulp is. De jeugdconsulent maakt een professionele afweging en beoordeelt of de doelen genoemd in het ondersteuningsplan zijn behaald.

[87] Interview medewerkers CJG op 2 en 11 augustus 2016 en Centrum voor Jeugd en Gezin Rijnmond, 'Jeugdgezondheidszorg Lansingerland halfjaarrapportage januari tot en met juni 2016', ongedateerd.

[88] Interview ambtenaren 4 oktober 2016.

weer ziet, ze over enige achtergrondinformatie beschikt over de problematiek en de verleende hulp.[89]

Overigens hebben ook de consulenten van de gemeente slechts zicht op een klein deel van jeugdigen met een indicatie voor maatwerk jeugdhulp. Het gaat hierbij om circa 150[90] indicaties per jaar. Eind 2015 waren er 1.108 lopende indicaties voor maatwerk jeugdhulp voor jeugdigen uit Lansingerland.[91] Als de huisarts bijvoorbeeld heeft doorverwezen naar basis/specialistische GGZ (circa 800 indicaties per jaar) krijgt de gemeente van de aanbieder bericht dat de zorg start. De jeugdconsulenten vullen dit in het backofficesysteem in, zodat betaling mogelijk is. De jeugdconsulenten volgen deze cliënten zelf niet.

Cliënten die door de jeugdconsulenten zelf zijn geïndiceerd voor maatwerk jeugdhulp, worden wel gevolgd. Dit houdt in het dossier van deze cliënt in het ICT-systeem is toebedeeld aan één van de jeugdconsulenten. Doordat de beschikking altijd voor maximaal 1 jaar wordt afgegeven, wordt voor de cliënten die de gemeente volgt in ieder geval jaarlijks geëvalueerd hoe het met de cliënt gaat. Zo nodig wordt meerdere malen in het jaar geëvalueerd. Het komt regelmatig voor dat het er een 'groot overleg' wordt georganiseerd door de jeugdconsulent, waarvoor het gezin en alle betrokken hulpverleners worden uitgenodigd.[92]

SISA

SISA staat voor SIgnaleren en SAmenwerken en voor SamenwerkingsInstrument Sluitende Aanpak. SISA is een computersysteem waarin professionals kunnen signaleren dat zij betrokken zijn bij een kind/jongere van 0 tot 23 jaar. Op deze manier kunnen professionals met elkaar afstemmen om de best mogelijke begeleiding te bieden.
In SISA staat geen zorginhoudelijke informatie inhoud, geen dossier. Een professional signaleert dat hij of zij betrokken is, maar niet waarom. In SISA wordt bijgehouden of er meerdere professionals op hetzelfde moment bij hetzelfde kind, dezelfde jongere of binnen hetzelfde gezin betrokken zijn. Een professional kan de naam van een jeugdige in het systeem invoeren. Als deze jeugdige reeds hulp ontvangt, dan is er een 'match' in het systeem.
Via SISA werken organisaties (instellingen en gemeentelijke diensten) die met jongeren werken nauw samen. SISA is het systeem waarmee uitvoering wordt gegeven aan de wettelijke taak 'verwijsindex risicojongeren' in de Jeugdwet.[93]

89 In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat de gemeente de privacy in acht neemt. Er wordt alleen informatie gedeeld wanneer dit noodzakelijk en doelmatig is bij de uitvoering van een taak. Als er zorgen zijn om een kind of als er een mogelijk risico is voor wat betreft de ontwikkeling en opvoedsituatie van het kind, zijn dit redenen om wel informatie te delen. Er kan een spanningsveld bestaan bij het afwegen van dit risico en de mogelijke inbreuk op privacy.

90 De jeugdconsulenten hebben in 2015 195 ondersteuningsplannen opgesteld waarin een ondersteuningsbehoefte is aangegeven op het terrein van jeugdhulp. Bron: Gemeente Lansingerland, halfjaarrapportage sociaal domein 2016. Volgens een ambtenaar leidt 80% van deze ondersteuningsplannen tot een indicatie voor een maatwerk voorziening. Bron: interview ambtenaren, 4 oktober 2016.

91 Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016.

92 Interview ambtenaren, 4 oktober 2016.

93 http://www.sisa.rotterdam.nl/ en http://cjglansingerland.nl/stadsregionaal-instrument-sluitende-aanpak-sisa/.

De jeugd-, WMO- en participatieconsulenten van de gemeente maken gebruik van een ICT-systeem ('Suite 4 sociale regie') voor de informatievoorziening over de toegang tot het sociaal domein. Het is mogelijk, met toestemming van de ouders, om de andere toegangspartijen door middel van een uitnodiging van de gemeente, te laten aansluiten op het systeem. Het systeem is inmiddels één jaar in werking, maar kampt nog wel met technische problemen en wordt als gebruiksonvriendelijk ervaren. [94] De consulenten van de gemeente maken inmiddels gebruik van het systeem, maar medewerkers van de andere toegangspartijen gebruiken het systeem nog weinig. [95]

Volgens één aanbieder van jeugdhulp ontbrak verder in het begin (na 1 januari 2015) een coördinatie functie tussen -en een (fysieke) ontmoetingsplek voor de bij jeugdhulp betrokken organisaties.[96] Inmiddels zijn er een aantal structurele overleggen tussen de betrokken organisaties die deels voorzien in deze behoeften.[97] Dit (aanvankelijke) knelpunt is echter niet door de toegangspartijen naar voren gebracht.

5-4 monitoring jeugdhulpbeleid

De gemeente heeft inzicht in de kwantitatieve behoefte aan jeugdhulp door middel van de halfjaarlijkse rapportages van het CJG in het kader van de uitvoering van de Wet Publieke Gezondheid. Tevens ontvangt de gemeente kwalitatieve signalen over de behoefte aan jeugdhulp door middel van de rapportages (en de gesprekken met medewerkers) van de toegangspartijen en lokale aanbieders van jeugdhulp. De gemeente heeft geen compleet beeld van het aantal en type concrete hulpvragen van inwoners ten aanzien van jeugdigen. Het verkrijgen van een volledig overzicht van alle hulpvragen wordt bemoeilijkt doordat de gemeente geen inzicht heeft in de hulpvragen die via huisartsen verlopen en doordat de registratie van hulpvragen en ondersteuningsplannen door de toegangspartijen voor verbetering vatbaar is.

De gemeente heeft beperkt inzicht in verstrekte jeugdhulp. De totale aantallen inwoners die gebruik maken van preventieve activiteiten en vrij toegankelijke voorzieningen zijn bekend. De kwartaalrapportages van de toegangspartijen bieden geen nader inzicht in het gebruik van (verschillende typen) vrij toegankelijke jeugdhulp. De gemeente heeft ook geen actueel financieel inzicht in de niet-vrij toegankelijke jeugdhulp die is verstrekt, doordat de gemeente hier pas achteraf over wordt geïnformeerd.

5-4-1 behoefte aan jeugdhulp

monitoring gezondheid jeugdigen in het kader van wet publieke gezondheid

Op grond van de Wet Publieke gezondheid, artikel 5, is het college van B en W verantwoordelijk voor de uitvoering van de jeugdgezondheidszorg waaronder het op systematische wijze volgen en signaleren van ontwikkelingen in de gezondheidstoestand van jeugdigen en van gezondheid bevorderende -en bedreigende factoren. Het Centrum voor Jeugd en Gezin geeft hier in Lansingerland uitvoering aan door vaste contactmomenten met jeugdigen (zie paragraaf 4-2-1). Het CJG rapporteert

[94] Interview ambtenaren, 4 oktober 2016 en Gemeente Lansingerland, 'Toegang 2.0', 29 maart 2016.

[95] Interview ambtenaren, 4 oktober 2016.

[96] In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat het de verantwoordelijkheid van de aanbieder is te zorgen voor een eventuele locatie en dat het uitgangspunt is samen te werken met andere partijen in het lokale veld in Lansingerland.

[97] Interview medewerker aanbieder schoolmaatschappelijk werk en jeugd -en gezinscoaches, 17 oktober 2016.

in de halfjaarlijkse rapportage Jeugdgezondheidszorg over de signalen en trends die worden verzameld in deze contactmomenten. Deze informatie is deels kwantitatief en deels kwantitatief. Voorbeelden van kwalitatieve signalen zijn onder andere:

- toename van vragen over vaccinaties;
- leerlingen geven aan moeite te hebben in slaap te vallen;
- hoogopgeleide ouders met relatief kleine 'normale' opvoedvragen.[98]

Het CJG geeft ook kwantitatieve informatie over jeugdigen; conform het Ernst Taxatie Model (ETM)[99] krijgen alle jeugdigen een score die aangeeft in hoeverre er sprake is van ontwikkeling- en/of opvoedingsproblematiek. Het grootste deel van de jeugdigen heeft een ETM score van 1. Dit betekent dat er geen zorgen zijn over de jeugdige. Ongeveer 39% van de jeugdigen heeft een score van 2. Er is dan sprake van lichte enkelvoudige problematiek. Incidenteel zijn er hogere scores (minder dan 1%). Voor jeugdigen met een ETM score groter dan 1 is in de rapportage weergegeven op welke domeinen van de ETM er sprake is van problematiek.

Ernst Taxatie Model

Het Ernst Taxatie Model (ETM) is een middel dat gebruikt wordt door CJG Rijnmond bij het verzamelen, kaderen en wegen van informatie afkomstig van verschillende bronnen (kind, ouders, omgeving en ketenpartners) over het betreffende kind en diens gezin. Het ernsttaxatiemodel dient te helpen om te komen tot een passende vervolgactie. De taxatie leidt tot een score van 1 tot en met 5: 1 geen problematiek, 2 enkelvoudige problematiek, 3 verhoogde spanning, 4 nood en 5 crisis. Het ETM model onderscheidt de volgende domeinen: functioneren kind (lichamelijk, cognitief, gedrag, psychosociale ontwikkeling), verzorging kind, ouderschap en omgeving (omstandigheden en netwerk).

hulpvragen van inwoners

De rekenkamer constateert dat de gemeente geen compleet beeld heeft van het aantal en type concrete hulpvragen van inwoners op het terrein van jeugd. Door de keuze van de gemeente om de toegang tot het sociaal domein niet via een centraal loket te doen verlopen, ontbreekt een compleet beeld van de hulpvragen die de verschillende partijen, die onderdeel vormen van het netwerk van signalering, informatie en advies, ontvangen. Het gaat daarbij om door de gemeente gesubsidieerde partijen (maatschappelijk werk, het CJG, schoolmaatschappelijk werk, stichting MEE en Welzijn Lansingerland) en om medische ondersteuning (huisartsen, apotheken, fysiotherapeuten, eerstelijns zorgverleners en de wijkverpleegkundige).

De gemeente ontvangt wel elk kwartaal rapportages van de drie toegangspartijen[100] over de toegang tot het sociaal domein. In deze rapportages is onder meer het aantal hulpvragen en ondersteuningsplannen opgenomen. De hulpvragen en

[98] Centrum voor Jeugd en Gezin Rijnmond, 'Jeugdgezondheidszorg Lansingerland halfjaarrapportage januari tot en met juni 2016', ongedateerd.

[99] Het Ernst Taxatie Model (ETM) is een middel dat gebruikt wordt bij het verzamelen, kaderen en wegen van informatie afkomstig van verschillende bronnen (kind, ouders, omgeving en ketenpartners) over het betreffende kind en diens gezin. Het ernsttaxatiemodel dient te helpen om te komen tot een passende vervolgactie. De taxatie leidt tot een score van 1 tot en met 5: 1 geen problematiek, 2 enkelvoudige problematiek, 3 verhoogde spanning, 4 nood en 5 crisis. Bron: CJG Rijnmond, Ernst taxatie, ontwikkeling en -opvoedingsproblematiek CJG Rijnmond, januari 2011. Schema gebaseerd op Hermanns 2006, Kousemaker 1996, Belsky 1994, Buma,195.

[100] De rekenkamer heeft drie kwartaalrapportages van de toegangspartijen bestudeerd: Kwadraad (vierde kwartaal 2015), SWL (vierde kwartaal 2015) en CJG (Q1 en Q2 2016).

ondersteuningsplannen zijn in deze rapportages echter niet verder uitgesplitst naar onderwerp, waardoor er geen inzicht is in het exacte aantal vragen op het terrein van jeugdhulp. Wel is vermeld wat de domeinen zijn waar de meeste vragen over worden gesteld of waarvoor de meeste ondersteuning voor is gewenst.

In ambtelijk wederhoor heeft de gemeente aangegeven dat zij, afgezien van de huisartsenroute, wel een volledig overzicht heeft van alle hulpvragen over jeugdigen, doordat vragen over jeugdigen door de toegangspartijen worden doorverwezen naar het CJG of de gemeente. De rekenkamer constateert dat deze afspraak van doorverwijzing naar het CJG of de gemeente niet aantoonbaar is vastgelegd. Bovendien kan de gemeente niet vaststellen in hoeverre de toegangspartijen hulpvragen ontvangen over jeugdigen, aangezien de toegangspartijen niet over de onderwerpen van vragen rapporteren.

Ook heeft gemeente inzicht in de hulpvragen over jeugdigen die zijn ontvangen door het CJG. In de eerste halfjaarrapportage over het sociaal domein in 2016 heeft de gemeente een overzicht opgenomen van deze hulpvragen (zie tabel 5-2).

tabel 5-2: hulpvragen jeugdigen via CJG

type vraag en wijze van afhandeling	2015	1e halfjaar 2016
informatieve vragen	101	29
vragen uitgezet naar vrij toegankelijke veld	134	15
vragen die tot ondersteuningsplan leiden	119	65
vragen doorverwezen naar jeugdconsulent	47	3
vragen doorverwezen naar crisis interventie team of Veilig thuis	onbekend	3
vragen doorverwezen naar niet gemeentelijke voorziening (o.a. huisarts)	onbekend	3
totaal	**401**	**118**

bron: jaarrapportage sociaal domein 2015, e-mail ambtenaar 11 oktober 2016.

In dit overzicht ontbreken echter de vragen over jeugdigen die zijn gesteld aan andere toegangspartijen.[101] Doordat het overzicht incompleet is, kunnen geen conclusies worden getrokken over de ontwikkeling van het totale aantal hulpvragen over jeugdigen in Lansingerland.

In de halfjaarrapportage over het sociaal domein in 2016 zijn verder het aantal ondersteuningsplannen voor jeugdigen weergegeven, die zijn opgesteld door het CJG en de gemeente (zie tabel 5-3).

101 In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat het merendeel van de vragen inzake jeugdhulp aan het CJG gesteld worden. Incidenteel kunnen opvoedkundige vragen aan bijvoorbeeld Kwadraad gesteld worden bij het Opvoedadviespunt.

tabel 5-3: ondersteuningsplannen jeugdigen via CJG en gemeente

	2015	januari t/m juni 2016
CJG en andere toegangspartijen	134	65
Gemeente	195	138

bron: halfjaarrapportage sociaal domein 2016

De rekenkamer constateert dat in de eerste halfjaarrapportage 2016 voor de eerste twee kwartalen van 2016 abusievelijk een hoger aantal van 86 ondersteuningsplannen, uitgevoerd door het CJG, was vermeld.

Doordat ook andere toegangspartijen ondersteuningsplannen opstellen voor jeugdigen is ook dit overzicht niet compleet.[102] Er kunnen op basis van het overzicht in de halfjaarraportage geen conclusies worden getrokken over de ontwikkeling van het aantal ondersteuningsplannen voor jeugdigen. De gemeente merkt in de halfjaarrapportage 2016 op dat de aantallen ondersteuningsplannen van andere toegangspartijen per half jaar worden aangeleverd en daarom niet zijn opgenomen.[103] De rekenkamer constateert dat een totaal overzicht van alle hulpvragen en ondersteuningsplannen ten aanzien van jeugdigen ontbreekt.

De rekenkamer heeft in kaart gebracht hoe het proces van de registratie en rapportage van hulpvragen en ondersteuningsplannen en welke knelpunten worden ervaren door he CJG. De rekenkamer constateert dat het proces van registratie en rapportage nog voor verbetering vatbaar is (zie kader).

registratie en rapportage hulpvragen en ondersteuningsplannen in de praktijk

De toegangspartijen stellen elk kwartaal een verantwoording op over onder meer het aantal en type hulpvragen en ondersteuningsplannen. Hiervoor wordt een formulier gebruikt. Het CJG ervaart de gevraagde informatie op dit formulier als onduidelijk. Zo is het niet duidelijk of cliënten die zowel maatwerk hebben gekregen als hulp uit het vrije veld 'dubbel' geteld moeten worden. Ook is onduidelijk wat er met 'aantal nieuwe gebruikers' wordt bedoeld. Tevens wijkt de inhoud van het verantwoordingsformulier dat het CJG moet invullen af van de gemaakte prestatieafspraken.[104]

Het CJG houdt in Excel een overzicht bij van de vragen die binnenkomen. Zo wordt onder andere bijgehouden wat de bron van deze vragen is, wat de aard is, of er een vraagverheldering heeft plaatsgevonden en wat hier de uitkomst van is, en welke hulp is ingezet. Deze gegevens worden zowel op individueel als op totaalniveau bijgehouden. De cijfers over 2015 en 2016 zijn echter niet goed vergelijkbaar, omdat de indeling van de categorieën en de onderlinge tellingen zijn veranderd.[105] Ook blijkt dat de cijfers uit dit Exceloverzicht abusievelijk niet overeenkomen met de cijfers die aan de gemeente zijn verstrekt in het kader van de kwartaalrapportage.[106]

102 In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat Kwadraad in principe ook ondersteuningsplannen kan opstellen waarin domein jeugd onderdeel is. Daaruit kan bijvoorbeeld een verwijzing naar het Opvoedadviespunt vloeien. Indien de hulpvrraag uitsluitend de problematiek van een jeugdige betreft, handelt het CJG de vraag af.

103 Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016.

104 Interview medewerker toegangspartij, 11 augustus 2016.

105 Interview medewerker toegangspartij, 11 augustus 2016.

106 Interviews medewerkers CJG, 2 augustus 2016 en 11 augustus 2016.

In de rapportages van de toegangspartijen worden ook kwalitatieve signalen vermeld over trends en ontwikkelingen in de behoefte aan ondersteuning. Wanneer één partij iets signaleert, vraagt de gemeente de andere betrokken partijen of zij hetzelfde signaleren. Per trend wordt afgewogen of/hoe de gemeente maatregelen treft. De gemeente past bij een enkele signalering van een trend niet meteen het beleid aan, wel wordt gekeken of wellicht een voorlichting via social media gestart zou kunnen worden.[107]

5-4-2 inzicht in verstrekte jeugdhulp

vrij toegankelijke ondersteuning

In de rapportages die de toegangspartijen elk kwartaal opstellen is het aantal gebruikers van vrij toegankelijke ondersteuning vermeld, echter zonder specificatie van het type ondersteuning. De gemeente beschikt volgens een medewerker ook over algemene cijfers inzake het gebruik van vrij toegankelijke voorzieningen (bijv. trainingen van het CJG, cursussen, maatjesprojecten).[108] De rekenkamer heeft de gemeente gevraagd om hier een overzicht van aan te leveren. In reactie[109] hierop verwijst de gemeente naar de kengetallen die in de conceptbegroting 2017 zijn opgenomen over preventieve activiteiten en vrij toegankelijke voorzieningen (zie tabel 5-4). Dit betreffen evenwel alleen de totale aantallen inwoners die gebruik maken van preventieve activiteiten en vrij toegankelijke voorzieningen.

tabel 5-4: kengetallen preventieve activiteiten en gebruik vrij toegankelijke voorzieningen

	realisatie 2015	begroting 2016	begroting 2017
laagdrempelige voorzieningen voor voorlichting, cursussen/ trainingen voor kinderen en ouders	200	150	150
aantal kinderen bereikt door cofinanciering School Maatschappelijk Werk met scholen	200	300	300
vrij toegankelijke lichte ondersteuning aan jeugdigen en/of zijn ouders	115	120	120

bron: begroting gemeente Lansingerland 2017-2020

De rekenkamer heeft de gemeente gevraagd[110] om een meer gedetailleerde specificatie van deze aantallen, maar niet ontvangen. De rekenkamer constateert

[107] Interview ambtenaren 17 oktober 2016.

[108] Interview ambtenaren, 17 oktober 2016.

[109] E-mail ambtenaar, 19 oktober 2016.

[110] E-mail 21 oktober.

daarom dat de gemeente niet over een dergelijk overzicht beschikt.[111] Overigens geven de jaarverslagen van onder andere Flexusjeugdplein (aanbieder schoolmaatschappelijk werk en jeugd -en gezinscoaches) en het CJG wel enig inzicht in het gebruik van laagdrempelige voorzieningen en lichte ondersteuning (bijvoorbeeld het aantal trajecten schoolmaatschappelijk werk en het aantal trajecten 'Stevig Ouderschap' van het CJG).[112]

niet-vrij toegankelijke ondersteuning

Het gebruik van niet-vrij toegankelijke jeugdhulp is voor een groot deel van de cliënten met enige vertraging inzichtelijk voor de gemeente. De gemeente heeft alleen direct zicht op de cliënten die de jeugdconsulenten zelf hebben geïndiceerd voor niet-vrij toegankelijke ondersteuning. Verreweg het grootste deel[113] van de cliënten met een indicatie voor niet-vrij toegankelijke ondersteuning heeft echter een indicatie voor jeugd-GGZ. De meeste cliënten met deze indicatie worden door de huisarts doorverwezen, waardoor de gemeente pas achteraf op de hoogte wordt gesteld dat een cliënt deze ondersteuning ontvangt.[114] De gemeente heeft op deze casussen op casusinhoudelijk niveau inzicht in de ingezette hulp, op contactmanagement niveau kan het financiële inzicht later komen vanwege de declarerings- en financieringssystematiek. In de halfjaarrapportage sociaal domein merkt de gemeente het volgende op over het gebruik van jeugd-GGZ: 'Up-to-date informatie over het gebruik is nauwelijks aan te leveren. Indicaties worden door ons pas achteraf gesteld op het moment dat we de factuur van de aanbieder ontvangen na afloop van het traject. Dit zorgt ervoor dat we op dit moment geen representatieve cijfers kunnen presenteren'.[115]

Door middel van de pilot 'grip op instroom' hoopt de gemeente meer zicht te krijgen op deze groep. Per 2017 wordt de gemeente zelf verantwoordelijk voor de inkoop van basis ggz en dyslexiezorg (tot 2017 wordt deze hulp regionaal ingekocht via de GR). In de aanbestedingsprocedure heeft de gemeente aangegeven te werken met 'melding start zorg'. De gemeente zal hierdoor volgens een medewerker meer zicht krijgen op de vraag naar jeugdhulp omdat zij direct met de aanbieders spreekt.[116] Ook wil de gemeente de inzichten uit de pilot 'grip op instroom' gebruiken om de kwaliteit van de toeleiding te verbeteren en meer inzicht te krijgen in de problematiek van deze cliënten.

111 In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat meer gedetailleerde cijfers zijn te vinden in de subsidiebeschikkingen, maar dat deze cijfers niet in een standaard overzicht worden verzameld. De rekenkamer heeft de beschikkingen ontvangen van de gemeente. De rekenkamer constateert dat in de subsidiebeschikkingen wel afspraken staan ten aanzien van het geplande aantal activiteiten en voorzieningen, maar niet over het daadwerkelijke gebruik van deze activiteiten en voorzieningen. Bovendien gaat het hierbij om geplande en niet om gerealiseerde aantallen'.

112 Flexusjeugdplein, 'Deeljaarverslag 2015 Lansingerland', maart 2015 en Centrum voor Jeugd en Gezin, 'Jeugdgezondheidszorg Lansingerland Jaarverslag 2015, ongedateerd'.

113 913 van 1.108 indicaties in het 4e kwartaal van 2015. Bron: Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016.

114 Interview ambtenaar, 4 oktober 2016.

115 Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016.

116 Interview ambtenaar, 17 oktober 2016.

5-5 zorgaanbod

De gemeente draagt zorg voor een zorgaanbod door jeugdhulp in te kopen of organisaties te subsidiëren. Doordat de gemeente niet beschikt over een overzicht van het aantal en type concrete vragen van inwoners op het terrein van jeugdhulp kan niet worden beoordeeld in hoeverre de gemeente zorg draagt voor een kwalitatief en kwantitatief toereikend zorgaanbod en in hoeverre het beschikbare aanbod overeenstemt met de vraag. De gemeente stuurt pas sinds 2016 meer op het verschuiven van het hulpaanbod naar minder intensieve vormen van ondersteuning. Bovendien zijn in regionaal verband voor 2015 en 2016 afspraken gemaakt met bestaande jeugdhulpaanbieders over budgetgaranties. Er kan daardoor nog niet worden verwacht dat het zorgaanbod reeds overeenstemt met de uitgangspunten om zorg zoveel mogelijk vroegtijdig, licht en dicht bij huis te bieden.

5-5-1 inkoop en subsidiering aanbod jeugdhulp

Op grond van artikel 2.6 van de Jeugdwet is het college verantwoordelijk voor een kwalitatief en kwantitatief toereikend aanbod van jeugdhulp. Het college geeft hier invulling aan door jeugdhulp in te kopen of te subsidiëren. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de wijze waarop vrij toegankelijke en de niet-vrij toegankelijke ondersteuning wordt ingekocht en gesubsidieerd. Uit interviews met ambtenaren blijkt dat de gemeente met name vanaf begin 2016 stuurt op een verschuiving naar lichtere en goedkopere vormen van jeugdhulp. In de ambtelijke reactie op dit rapport[117] wordt opgemerkt dat de gemeente in 2015 een wettelijke verplichting had om, gedurende de looptijd van het indicatiebesluit, de zorg te continueren aan jeugdigen waarvoor voor de inwerkingtreding van de wet een indicatie was afgegeven. Er kan daarom nog niet worden verwacht dat de effecten hiervan al zichtbaar zijn en het zorgaanbod reeds overeenstemt met de uitgangspunten om zorg zoveel mogelijk vroegtijdig, licht en dicht bij huis te bieden.[118]

vrij toegankelijke ondersteuning

De gemeente subsidieert organisaties die vrij toegankelijke ondersteuning bieden of koopt deze in.[119] Het gaat hierbij onder meer om ondersteuning door de drie toegangspartijen (CJG, Kwadraad en Welzijn Lansingerland), het schoolmaatschappelijk werk[120], jeugd- en jongerenwerk, ondersteuning van jeugdigen met een beperking (MEE), ondersteuning door getrainde vrijwilligers (Jong Perspectief en Home Start) en de jeugd– en gezinscoaches (tot maximaal vijf contactmomenten).[121] Jeugd- en gezinscoaches worden onder andere geleverd door FlexusJeugdplein.

niet-vrij toegankelijke ondersteuning

Niet-vrij toegankelijke ondersteuning wordt voornamelijk ingekocht via de Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond (GR). Over de reden om ondersteuning via de GR in te kopen wordt in de begroting van de GR voor 2017 opgemerkt: 'Door gezamenlijk deze zorg in te kopen, is de beschikbaarheid geregeld,

[117] Ambtelijke reactie, ontvangen op 5 december 2016.

[118] Interviews ambtenaren, 21 september 2016 en 17 oktober 2016.

[119] Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D Lansingerland', vastgesteld door de raad op 19 december 2013.

[120] De gemeente draag alleen bij (door cofinanciering) aan het schoolmaatschappelijk werk op het primair onderwijs.

[121] College van B en W, 'Discussienota (preventief) jeugdbeleid', 20 januari 2016.

zonder dat vooraf het feitelijke gebruik bekend is. De inkoop wordt gedaan op basis van historisch gebruik. De bijdrage van de gemeenten wordt bepaald op basis van de daadwerkelijke (historische) consumptie. Door in regionaal verband samen te werken is het mogelijk dit specialistische aanbod structureel beschikbaar te hebben en fluctuaties in vraag en aanbod zo veel mogelijk op te vangen.'[122]

In de GR participeren vijftien gemeenten in de regio Rijnmond. De GR is verantwoordelijk voor:

- het contracteren en/of subsidiëren van aanbieders van specialistische jeugdhulp en uitvoerders jeugdreclassering en jeugdbeschermingsmaatregelen in het kader van de Jeugdwet;
- het organiseren van een advies- en meldpunt huiselijk geweld en kindermishandeling;
- het bevorderen van gezamenlijk overleg van de gemeenten over de uitvoering van de Jeugdwet.

De jeugdhulp die via de gemeenschappelijke regeling wordt ingekocht betreft de gesloten jeugdhulp, crisiszorg, pleegzorg, residentiële, intramurale zorg en/of specialistische zorg voor jeugdigen.

De in de GR samenwerkende gemeenten hebben op 31 oktober 2013 een Regionaal Transitie Arrangement (RTA) voor de jaren 2015 en 2016 afgesloten met alle bestaande jeugdhulpaanbieders. Met hen zijn afspraken gemaakt over volume, budgetgarantie, zorgcontinuïteit en transformatie. Door deze afspraken beoogden de deelnemende gemeenten zorgcontinuïteit voor de jeugdigen en zekerheid aan de aanbieders te bieden. De concrete afspraken zijn (samengevat):

- zorginkoop bij de huidige aanbieders;
- voorlopig geen nieuwe aanbieders;
- bestaande financieringssystemen blijven;
- forse transformatietaak voor bestaande aanbieders.[123]

Tevens is in het RTA een budgetgarantie afgegeven aan bestaande jeugdhulpaanbieders. Deze bedraagt de door de rijksoverheid door te voeren korting op het budget voor jeugdhulp dat gemeenten ontvangen, minus een aanvullende ombuiging van 1% per jaar.

Na het aflopen van het RTA (vanaf 2017) krijgen individuele gemeenten meer ruimte om zelf keuzes te maken bij de inkoop van jeugdzorg.[124] Eind 2015 zijn de afspraken uit het RTA geëvalueerd en is besloten om het RTA niet te verlengen.[125]

De gemeente Lansingerland koopt zelf ook vormen van niet-vrij toegankelijke hulp in of subsidieert partijen die dit aanbieden. Voorbeelden hiervan zijn ondersteuning van jeugd met een beperking extramuraal en de jeugd- en gezinscoaches na de vijf vrij toegankelijke gesprekken. Vanaf 2017 zullen verder een aantal vormen van jeugdhulp niet meer regionaal, maar lokaal worden ingekocht door de gemeente. Het gaat daarbij

[122] Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond, 'Ontwerpbegroting Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond 2017', april 2016.

[123] Met de bestaande aanbieders is afgesproken dat bezuinigd wordt op de kosten van specialistische en intramurale zorg. Bron: GR jeugdhulp Rijnmond, toelichting bij begroting 2015, 18 september 2014.

[124] Er bestaat tevens een landelijk transitie arrangement, dat op 1 januari 2018 afloopt.

[125] Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond, 'Ontwerpbegroting Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond 2017', april 2016.

om ondersteuning bij dyslexie, jeugd GGZ ten behoeve van lokale teams en generalistische basis-GGZ.[126]

5-5-2 overeenstemming vraag en aanbod

Zoals reeds is opgemerkt in paragraaf 5-4-1 beschikt de gemeente niet over een overzicht van het aantal en type concrete vragen van inwoners op het terrein van jeugdhulp. Hierdoor kan de gemeente niet beoordelen in hoeverre de gemeente zorg draagt voor een kwalitatief en kwantitatief toereikend zorgaanbod en in hoeverre het beschikbare aanbod overeenstemt met de vraag. Op basis van de rapportages en de gesprekken met de toegangspartijen ontvangt de gemeente wel signalen over trends in hulpvragen en knelpunten ten aanzien van de beschikbaarheid van bepaalde typen jeugdhulp. Het CJG signaleert in zijn rapportage aan de gemeente in het kader van de toegang tot het sociaal domein onder andere de volgende knelpunten:

- behoefte aan meer inzet voor systeembehandeling bij ouders in moeilijke (v)echtscheidingssituaties;
- behoefte aan meer ondersteuning voor ouders met kinderen met ADD/ADHD of andere aandoeningen die niet vallen onder de doelgroep van stichting MEE.
- wachtlijsten lokale GGZ-aanbieders.[127]

Ook ervaren de toegangspartijen Kwadraad en CJG een toenemende druk op de beschikbare capaciteit van de vrij toegankelijke voorzieningen in het sociaal domein.[128] Dit komt dit doordat cliënten steeds langer blijven 'hangen' in het vrij toegankelijke deel (bijv. de hulp van Kwadraad). De gemeente heeft naar aanleiding van dit signaal in de halfjaarrapportage sociaal domein 2016 aangegeven eerder te bezien of aanvullend aan de vrij toegankelijke voorzieningen maatwerk kan worden ingezet.[129]

Tevens signaleert het CJG signaleert een hoge werkdruk door een toename in het aantal vragen door de pilot 'grip op instroom'.[130] De rekenkamer constateert echter geen toename in het totaal aantal vragen bij het CJG (zie tabel 5-3). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat het aantal ondersteuningsplannen en vragen als gevolg van de ggz pilot toeneemt, terwijl het aantal andere informatieve vragen afneemt. Het CJG benadrukt in de rapportage aan de gemeente over de toegang het belang van het behouden van voldoende inzet in het preventieve jeugdbeleid; het jongerenwerk, schoolmaatschappelijk werk, cliëntondersteuning door MEE en vrijwilligersorganisaties.[131]

De gemeente legt de diverse signalen van de toegangspartijen naast elkaar. Indien nodig vraagt de gemeente nadere toelichting of informatie op bij de toegangspartijen om de signalen te duiden. Per trend wordt vervolgens afgewogen of en hoe de gemeente maatregelen treft.[132] De rekenkamer heeft niet kunnen vaststellen dat de

126 Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond, 'Begroting Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond 2016', september 2015.

127 Centrum voor Jeugd en Gezin Lansingerland, 'Halfjaarrapportage Toegang Sociaal domein kwartaal 1 en 2', 27 juni 2016.

128 Interview medewerkers toegangspartijen op, 20 oktober 2016 en 11 augustus 2016.

129 Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016 en interview medewerkers Kwadraad, 20 oktober 2016.

130 Interviews medewerkers toegangspartij, 2 en 11 augustus 2016.

131 Centrum voor Jeugd en Gezin Lansingerland, 'Halfjaarrapportage Toegang Sociaal domein kwartaal 1 en 2', 27 juni 2016.

132 Interview ambtenaren, 17 oktober 2016.

gemeente het aanbod van jeugdhulp daadwerkelijk heeft aanpast naar aanleiding van deze signalen.

5-6 evaluatie

De gemeente reflecteert periodiek op de wijze waarop de toegang tot de jeugdhulp in de praktijk verloopt.

De gemeente heeft in het eerste kwartaal van 2016 een evaluatie uitgevoerd van de wijze waarop de toegang tot het sociaal domein functioneert. Hierbij werd getoetst in hoeverre de werkelijkheid overeenstemt met de uitgangspunten van het beleid (zie paragraaf 2-3-1) en de werkafspraken tussen de toegangspartijen (zie paragraaf 5-2). De aanleiding van deze evaluatie was dat de gemeente doorlopend het proces van toegang tot het sociaal domein wil verbeteren.

Een beleidsmedewerker van de gemeente heeft verbeterpunten geïnventariseerd tijdens de reguliere gesprekken met de gesubsidieerde (toegangs)partijen en de toegangsoverleggen. Tevens zijn vragen via e-mail gesteld aan de toegangspartijen en consulenten van de gemeente. In het document Toegang 2.0[133] zijn deze verbeterpunten verzameld. Verbeterpunten zijn onder andere onduidelijkheid over de afspraken rond casusregie (zie paragraaf 5-2), wisselende kwaliteit van ondersteuningsplannen, onduidelijkheid over wanneer een brede vraagverheldering moet worden uitgevoerd en de gebruiksonvriendelijkheid van het ICT systeem GWS en de applicatie Suite4 voor sociale regie (zie paragraaf 5-3).

Naar aanleiding van de verbeterpunten die naar voren kwamen in de evaluatie is een aantal te bereiken doelen geformuleerd voor de periode maart 2016-juni 2017:
- het verbeteren van de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de toegang tot het sociaal domein;
- de verdere professionalisering van de toegang door deskundigheidsbevordering en trainingen van de medewerkers;
- het zwaarder inzetten op deskundigheid door het werken naar generalisten met een specialisme;
- het verbeteren van het registratiesysteem en de registratie-systematiek;
- het ontwikkelen van heldere criteria voor de keuze tussen vrij toegankelijke voorzieningen en maatwerkvoorzieningen bij de toegang (uitgangspunt licht waar mogelijk, intensief waar nodig);
- een methodiek voor het monitoren van de toegang en van de ingezette ondersteuning (Vindt de inwoner dat hij goed geholpen wordt bij de toegang en ervaart hij dat de ingezette ondersteuning effectief is?).

In een plan van aanpak zijn per verbeterpunt actiepunten benoemd, waaronder de verbetering van de deskundigheid, de brede uitvraag, de casusregie en de wijze van monitoring. Na het eerste halfjaar van 2017 zal weer worden geëvalueerd in hoeverre de gestelde doelen zijn bereikt.

De gemeente werkt in het werkdocument Toegang 2.0 de status van de actiepunten bij. Mondeling wordt door medewerkers van de gemeente aangegeven dat er onder

[133] Gemeente Lansingerland, 'Toegang 2.0', 29 maart 2016.

andere een conceptdocument[134] is opgesteld inzake de verbetering van het casushouderschap en monitoring. Dit document is voor commentaar voorgelegd aan de toegangspartijen. Actiepunten om de informatievoorziening over de toegang via de websites en de casusregie (doorzettingskracht bij meervoudige problematiek) te verbeteren, zijn nog niet gerealiseerd.[135]

[134] Gemeente Lansingerland, 'Afsprakenkader casushouderschap en monitoring', ontvangen op 15 november 2016. Een eerdere versie was als bijlage opgenomen in het document Toegang 2.0.

[135] Interview ambtenaren, 4 oktober 2016.

6 resultaten jeugdhulpbeleid

6-1 inleiding

In dit hoofdstuk wordt deelvraag 5 beantwoord:

Welk resultaat wordt met de gekozen toegangsroute tot de jeugdhulp en het preventief jeugdhulpbeleid behaald?

Deze deelvraag is beschrijvend. Hier zijn geen normen van toepassing.

In het eerste jaar na de decentralisaties (2015) was het gehele jeugdhulpbeleid (inclusief de inrichting van de toegang en het preventief jeugdhulpbeleid) voornamelijk gericht op het kwalitatief goed bedienen van burgers, incidenten te voorkomen en burgers niet tussen wal en schip te laten vallen. Het aantal calamiteiten, klachten, bezwaren en klanttevredenheid zijn indicatoren voor de wijze waarop de gemeente gedurende het eerste jaar uitvoering heeft gegeven aan de taken inzake jeugdhulp. De beschikbare realisatiecijfers ten aanzien van deze indicatoren zijn opgenomen in paragraaf 6-2.

Preventie en vroegtijdig signaleren zouden op termijn moeten leiden tot een verschuiving van zware (en duurdere) naar lichtere (en goedkopere) typen ondersteuning. De rekenkamer heeft in kaart gebracht in hoeverre deze verschuiving zichtbaar is. Hiertoe heeft de rekenkamer de beschikbare gegevens over het gebruik en de kosten van jeugdhulp sinds 1 januari 2015 verzameld. Deze gegevens zijn opgenomen in paragraaf 6-3.

6-2 zorgcontinuïteit

In het eerste jaar na de decentralisaties (2015) was het gehele jeugdhulpbeleid (inclusief de inrichting van de toegang en het preventief jeugdhulpbeleid) volgens de gemeente voornamelijk gericht op het kwalitatief goed bedienen van burgers, incidenten te voorkomen en burgers niet tussen wal en schil te laten vallen (zorgcontinuïteit). De beperkt beschikbare gegevens over de resultaten van inspanningen duiden er niet op dat de kwaliteit van de dienstverlening is verminderd of de zorg continuïteit in gevaar is geweest: de resultaten van een onderzoek naar ervaringen van cliënten met de toegang tot de jeugdhulp zijn overwegend positief, het aantal klachten en bezwaren dat is ingediend bij de gemeente over jeugdhulp is klein. Er hebben zich na 1 januari 2015 geen calamiteiten voorgedaan. Het inzicht in de cliënttevredenheid en het aantal klachten wordt echter beperkt doordat aanbieders van jeugdhulp (inclusief de toegangspartijen) niet rapporteren over de cliënt tevredenheid en het aantal klachten dat zij ontvangen. Bovendien zijn de conclusies van het cliëntervaringsonderzoek dat de gemeente heeft uitgevoerd, door de beperkte omvang van de steekproef, niet volledig generaliseerbaar naar alle cliënten die jeugdhulp ontvangen.

In het eerste jaar na de decentralisaties (2015) was het jeugdhulpbeleid er volgens de gemeente voornamelijk op gericht om incidenten te voorkomen en te zorgen dat

inwoners niet tussen wal en schip zouden vallen (zorgcontinuïteit). De rekenkamer beschouwt het aantal calamiteiten, klachten, bezwaren en klanttevredenheid als indicatoren voor de zorgcontinuïteit en de kwaliteit van de dienstverlening.[136] In paragraaf 6-2-1 tot en met 6-2-3 zijn de beschikbare realisatiecijfers ten aanzien van deze indicatoren opgenomen.

6-2-1 klanttevredenheid

cliëntervaringsonderzoek

Sinds 2016 zijn gemeenten op grond van de Jeugdwet[137] verplicht een cliënt ervaringsonderzoek uit te (laten) voeren. Het bureau I&O research heeft dit onderzoek voor de gemeente uitgevoerd.[138] Voor het onderzoek zijn 541 cliënten uitgenodigd uit de gemeente, geselecteerd uit het cliëntregistratiesysteem. In totaal vulden 94 cliënten (65 ouders en 29 jongeren[139]) de vragenlijst in, een responspercentage van 17 procent.[140] De enquête geeft inzicht in de ervaringen van cliënten met de toegankelijkheid van de voorzieningen, de kwaliteit van jeugdhulp en het bijdragen aan het gezond en veilig opgroeien, groeien naar zelfstandigheid, zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie.[141] De resultaten van het cliëntervaringsonderzoek zijn gematigd positief. De cliënten zijn goed te spreken over de toegankelijkheid van de voorzieningen: men weet de hulp te vinden en krijgt meestal de hulp die nodig is. Van cliënten die in 2014 hulp ontvingen geeft 14% aan dat de hulp is verbeterd. Negen procent ervaart verslechterde hulp in 2015 ten opzichte van 2014. De ondervraagden zijn positief over de bejegening van begeleiders/hulpverleners: men ervaart het als prettig dat cliënten hun verhaal kwijt kunnen, ze serieus genomen worden, de hulpverlening betrouwbaar is en de kwaliteit van de begeleiding goed is. Veel cliënten zijn tevreden, enkele verbeterpunten zijn de lange wachttijd en wisseling van verantwoordelijke begeleider of contactpersoon.[142]

De rekenkamer plaatst vraagtekens bij de omvang van de respons, waarop het onderzoek is gebaseerd. Volgens de Regeling Jeugdwet[143] moet het onderzoek bestaan uit een representatief te achten aantal personen per type problematiek. In 2015 ontvingen 1.108 jongeren maatwerk jeugdhulp.[144] Daarnaast zijn er jeugdigen of ouders die vrij toegankelijke ondersteuning ontvingen. Met een respons van 94 kunnen daarom geen statistisch onderbouwde conclusies worden getrokken voor de gehele populatie van cliënten die jeugdhulp ontvangen.[145] Er is bovendien geen

136 Interviews ambtenaren, 21 september 2016 en 17 oktober 2016.

137 Regeling Jeugdwet, november 2016, artikel 3 (artikel 2.10 van de wet juncto artikel 2.5.1, eerste lid, van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015).

138 Er zijn 541 cliënten geselecteerd uit het cliëntregistratiesysteem van de gemeente, hiervan vulden 94 cliënten de vragenlijst in: 65 ouders en 29 jongeren.

139 Voor kinderen tot 12 jaar was de brief gericht aan de ouders, voor kinderen vanaf 12 jaar was de brief aan hen gericht.

140 I&O research, 'Rapport cliëntervaringsonderzoek jeugd gemeente Lansingerland', september 2016.

141 Zoals vereist volgens Regeling Jeugdwet, artikel 3, lid 2.

142 &O research, 'Rapport cliëntervaringsonderzoek jeugd gemeente Lansingerland', september 2016.

143 Regeling Jeugdwet, artikel 3, lid 1.

144 Gemeente Lansingerland, 'Jaarrapportage sociaal domein 2015', 23 mei 2016.

145 Met een populatie van 1.100, een betrouwbaarheidsniveau van 95% en een foutenmarge van 5% zou de minimale steekproefomvang 285 personen zijn.

inzicht in de vorm van ondersteuning die de cliënten die mee hebben gedaan aan het onderzoek ontvangen.

doorlopend onderzoek naar cliëntervaringen
Vanaf het derde kwartaal van 2016 wil de gemeente direct na de brede uitvraag nagaan hoe de inwoner het gesprek heeft ervaren en of hij zich kan vinden in de afgesproken resultaten en de afspraken daarover.[146] De gemeente zal dit doen via een klein aantal vragen op kaarten die naar cliënten verstuurd worden (fysiek en digitaal). De rekenkamer heeft een eerste opzet van deze vragen ontvangen.[147] De inwoner waardeert de ervaring middels een cijfer of smiley, ook is er ruimte voor opmerkingen en tips.[148]

cliënt tevredenheidsonderzoek door aanbieders jeugdhulp
De rekenkamer deed in het rapport 'Afspreken en aanspreken' (2015) de aanbeveling om, in afwachting van de realisatie van een complete set prestatie indicatoren in 2016, ieder geval afspraken met opdrachtnemers te maken over de het rapporteren over onder meer klanttevredenheid en de klachten over de dienstverlening.[149] De rekenkamer constateert dat hier nog geen uitvoering aan is gegeven. In de contracten met aanbieders van jeugdhulp, die door de gemeenschappelijke regeling zijn afgesloten, is wel een set kwaliteitsindicatoren opgenomen waarover zal worden gerapporteerd, waaronder de cliënttevredenheid.[150] Tot nu toe hebben de aanbieders van maatwerk jeugdhulp nog niet gerapporteerd over deze indicatoren.[151] Door de gemeente wordt opgemerkt dat door de gemeenschappelijke regeling een medewerker is aangewezen die zal toezien op de cijfers en afspraken die gemaakt zijn tussen de gemeente en de regionale instellingen.[152] De rekenkamer constateert dat ook de toegangspartijen Kwadraad[153], Welzijn Lansingerland[154] en het CJG[155] niet rapporteren over cliënttevredenheid.

6-2-2 klachten en bezwaren

De gemeente registreert het aantal bij de gemeente ingediende klachten en het aantal bezwaarschriften. De aantallen bij de gemeente ingediende klachten en bezwaren zijn volgens de gemeente minimaal.[156]
In artikel 14 van de Klachtenregeling gemeente Lansingerland 2016 is ten aanzien van klachten in het sociaal domein bepaald dat:

1. Burgers met klachten terecht kunnen bij zowel de aanbieder als bij de gemeente.
2. De gemeente de klacht over de aanbieder in eerste instantie altijd doorgeleidt naar de aanbieder.

146 Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016.
147 E-mail ambtenaar, 27 oktober 2016.
148 E-mail ambtenaar gemeente, 24 oktober 2016.
149 De gemeenteraad heeft op 28 januari 2016 besloten om in te stemmen met de conclusies en aanbevelingen, zoals verwoord in het rapport.
150 Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D Lansingerland, deel II', vastgesteld door de raad op 30 oktober 2014.
151 Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016.
152 Interview ambtenaren, 17 oktober 2016.
153 Kwadraad, Kwartaalrapportage Toegang Sociaal domein 4de kwartaal 2015', ongedateerd.
154 SWL, 'Verantwoording WMO toegang 2015 eerste en tweede kwartaal', ongedateerd.
155 Centrum voor Jeugd en Gezin Rijnmond, 'Jeugdgezondheidszorg Lansingerland halfjaarrapportage januari tot en met juni 2016', ongedateerd.
156 Interview ambtenaar, 21 september 2016.

3 Indien de klager niet tevreden is over de wijze van klachtbehandeling door de aanbieder kan hij hierover een klacht indienen bij de gemeente.
4 Indien klager niet tevreden is over de klachtbehandeling bij de gemeente dan kan een klacht worden ingediend bij de Nationale ombudsman.[157]

In artikel 15 staat verder dat de aanbieder met de gemeente afspraken maakt over de wijze van klachtbehandeling en de informatie-uitwisseling over de behandeling van klachten.

Uit de jaarrapportage sociaal domein 2015 blijkt dat in 2015 bij de afdeling publiekszaken van de gemeente zes klachten zijn ingediend ten aanzien van het domein jeugd (zie tabel 6-2). Het aantal bezwaren is niet vermeld in de rapportage.

tabel 6-1: klachten domein jeugd 2015

jeugd		informele	procedure		formele	procedure
onderwerp	aantal	terecht	niet terecht	geen oordeel	(deels) gegrond	ongegrond
voortvarendheid	2	1			1	
bejegening	1					
gebrekkige informatie / communicatie	2	1				
(admin.) zorgvuldigheid	0					
niet nakomen toezegging	0					
totaal	5	2	0	0	1	0

bron: jaarrapportage sociaal domein 2015

In de eerste helft van 2016 zijn twee bezwaren en één klacht ingediend over jeugdhulp.[158]

Bij de nationale ombudsman zijn in 2015 en 2016 geen klachten over jeugdhulp van inwoners uit de gemeente Lansingerland ontvangen.[159]

De gemeente heeft geen zicht op klachten die worden ingediend bij de toegangspartijen of de aanbieders van jeugdhulp. Het aantal klachten is geen variabele waarover aanbieders van jeugdhulp, die via de GR wordt ingekocht, hoeven te rapporteren.[160] Ook is het aantal klachten geen onderdeel van het format dat de gemeente hanteert voor de rapportages van de toegangspartijen aan de gemeente. Het aantal klachten ingediend bij aanbieders van jeugdhulp is ook niet vermeld in de (half)jaarrapportages van de gemeente over het sociaal domein.

[157] College van B en W, Klachtenregeling Lansingerland 2016, vastgesteld op 17 december 2015.

[158] Gemeente Lansingerland, overzicht klachten en bezwaar sociaal domein 1-1-2016 t/m 30-6-2016, email ambtenaar 19 oktober 2016.

[159] Website www.nationaleombudsman.nl, geraadpleegd op 18 november 2016.

[160] Door de GR is een basisset prestatie-indicatoren vastgesteld die de regiogemeenten in ieder geval allemaal gaan hanteren voor zowel de lokale als de bovenlokale jeugdhulp. De set prestatie indicatoren bestaat uit output indicatoren, resultaten van hulp indicatoren (o.a. cliënt tevredenheid) en (maatschappelijke) outcome. Bron: Gemeenschappelijke regeling jeugdhulp Rijnmond, begroting 2016. Tevens is er een landelijke handreiking met een basisset prestatie indicatoren, waarin wel cliënt tevredenheid als prestatie indicator is opgenomen, maar niet het aantal klachten. Bron: Nederlands Jeugdinstituut, Outcome in zicht Werken met prestatie-indicatoren in de jeugdhulp. 9 mei 2014.

6-2-3 calamiteiten

De gemeente beschouwt het al dan niet voorkomen van calamiteiten als een indicator van de zorgcontinuïteit. De definitie van een calamiteit volgens artikel 1.1 Jeugdwet: 'Een niet beoogde of onverwachte gebeurtenis die betrekking heeft op de kwaliteit van de jeugdhulp en die tot een ernstig schadelijk gevolg voor of de dood van een jeugdige of ouder heeft geleid'. Vanaf 1 januari 2015 zijn jeugdhulpaanbieders, gecertificeerde instellingen, de Veilig Thuis organisaties en de Raad voor de Kinderbescherming verplicht om calamiteiten en geweld te melden bij Inspectie Jeugdzorg (Jeugdwet, artikel 4.1.8). In de periode van 1 januari 2015 tot heden (oktober 2016) zijn calamiteiten uitgebleven.[161]

6-3 gebruik en kosten jeugdhulp

Op basis van de beschikbare gegevens over het gebruik en de kosten van jeugdhulp kan niet worden vastgesteld of er al sprake is van een verschuiving van zware naar lichte ondersteuning.

Vanaf begin 2016 wordt volgens de gemeente[162] meer gestuurd op de met de Jeugdwet beoogde transformatie (meer nadruk op preventie, het zo vroeg mogelijk signaleren en aanpakken van problemen van de jeugd). Dit zou op termijn tot uitdrukking moeten komen in een verschuiving van zware (en duurdere) naar lichtere (en goedkopere) typen ondersteuning. In 2015 lag de nadruk op het kwalitatief goed bedienen van burgers, incidenten te voorkomen, burgers niet tussen wal en schip te laten vallen en het goed bedienen van inwoners met een nieuwe hulpvraag in 2015 (inwoners hadden recht op dezelfde zorg tot en met eind 2015). De gemeente geeft aan dat met name sinds 2016 deels wordt gestuurd op een verschuiving naar lichtere en goedkopere vormen van jeugdhulp.[163] Er kan daarom nog niet worden verwacht dat de effecten hiervan al zichtbaar zijn.[164] In paragraaf 6-3-1 zijn de beschikbare gegevens over het gebruik van jeugdhulp (aantallen) opgenomen en in 6-3-2 zijn de beschikbare gegevens over de kosten van jeugdhulp weergeven.

6-3-1 gebruik jeugdhulp

In tabel 5-4 is het aantal inwoners weergegeven dat in 2015 deelnam aan preventieve activiteiten of gebruik maakte van vrij toegankelijke voorzieningen op het domein jeugd. Er zijn nog geen realisatiecijfers over 2016 beschikbaar. Hierdoor is er geen inzicht in de ontwikkeling van de deelname aan preventieve activiteiten en het gebruik van vrij toegankelijke voorzieningen voor jeugdhulp.

De gemeente geeft in de jaarrapportage sociaal domein 2015 en de halfjaarrapportage sociaal domein 2016 enig inzicht in het gebruik van maatwerk jeugdhulp; in de rapportage wordt het aantal lopende indicaties voor maatwerk jeugdhulp (lokaal en regionaal) weergegeven (zie tabel 6-3).

[161] Interview ambtenaar, 17 oktober 2016.

[162] Interviews ambtenaren, 21 september 2016 en 17 oktober 2016.

[163] In de ambtelijke reactie op de conceptnota van bevindingen heeft de gemeente aangegeven dat bij het begin van de decentralisatie in 2015 al gestart is met een eerste stap in de verschuiving. Zo hebben bijvoorbeeld aanbieders van jeugd- en opvoedhulp locaties gesloten. Deze medewerkers zijn ingezet als jeugd- en gezinscoach in gemeenten. Daarnaast is de extramurale zorg voor jeugd met een beperking direct bij de decentralisatie door de gemeente lokaal ingekocht.

[164] Interview ambtenaar, 21 september 2016.

tabel 6-2: lopende indicaties maatwerk jeugdhulp

	eind 2015	eind 2e kwartaal 2016
jeugd -en gezinscoaches	32	36
jeugd met een beperking (JmeB)	61	78
totaal lokale jeugdhulp	**93**	**114**
jeugd en opvoedhulp	95	104
jeugd GGZ basis	133	147
jeugd GGZ specialistisch	498	372
jeugd GGZ dyslexie	173	126
jeugd GGZ langdurig	9	-
JmeB intramuraal	5	3
totaal regionale jeugdhulp	**913**	**757**
pgb	**102**	**81**
totaal jeugdhulp maatwerk	**1.108**	**952**

bron: halfjaarrapportage sociaal domein 2016

Ten aanzien van de regionaal ingekochte jeugdhulp zijn de cijfers over het eerste halfjaar van 2016 echter niet representatief voor het werkelijk gebruik. Het aantal lopende indicaties in 2016 is namelijk lager doordat pas na afloop van het traject de indicatie wordt vastgelegd. Hierbij wordt tegelijkertijd met het betalen van de factuur de indicatie met terugwerkende kracht geadministreerd. Het is dus niet mogelijk tussentijds een actueel overzicht te genereren van het aantal indicaties en het verloop. Ook voor regionale maatwerkvoorzieningen van jeugdhulp geldt daarom dat er geen inzicht is in de ontwikkeling van het gebruik.

De gemeente heeft wel actueel inzicht in lokaal ingekochte maatwerk jeugdhulp. Het totaal aantal indicaties voor jeugd- en gezinscoaching is, na een toename in de eerste drie kwartalen van 2015, de laatste drie kwartalen stabiel (niet zichtbaar in tabel). De gemeente heeft geen onderzoek uitgevoerd naar de oorzaak van de toename.[165] De gemeente kan de toename van indicaties voor hulp aan jeugd met een beperking slechts deels verklaren: een deel van de stijging wordt volgens de gemeente veroorzaakt doordat cliënten met langdurige GGZ in 2016 onder deze categorie worden vermeld.[166] De rekenkamer kan dit niet verifiëren, aangezien het aantal cliënten dat in het eerste halfjaar van 2016 langdurige GGZ heeft ontvangen niet bekend is.

6-3-2 kosten jeugdhulp

In de discussienota (preventief) jeugdbeleid is een overzicht opgenomen van de begrote uitgaven voor de verschillende categorieën hulp en ondersteuning van jeugdigen, conform het onderscheid dat de gemeente hanteert tussen 'eigen kracht/algemene voorzieningen', 'lichte ondersteuning', 'intensieve ondersteuning' en

[165] In de jaarrapportage sociaal domein wordt als mogelijke verklaring voor de stijging genoemd dat 'inwoners de weg naar zorg goed weten te vinden en dat wij in staat zijn vroegtijdig signalen te onderkennen en daar snel en adequaat de juiste hulp op inzetten'. Bron: Gemeente Lansingerland, jaarrapportage sociaal domein 2015, pag. 20.

[166] Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016.

'specialistische ondersteuning' (zie tevens tabel 2-2). Dit overzicht is weergegeven in tabel 6-4.

tabel 6-3: uitgaven jeugdhulp per categorie, begroting 2015 (€)

categorie hulp en ondersteuning	bedrag
eigen kracht	2.438.010
lichte ondersteuning	890.846
intensieve ondersteuning	3.215.031
specialistische ondersteuning	5.904.476

bron: discussienota (preventief) jeugdbeleid.

De rekenkamer constateert dat in de verschillende beleidsstukken, begrotingen en rapportages geen actueel en compleet overzicht is opgenomen van de werkelijke kosten van verschillende vormen van jeugdhulp in 2015 en 2016, conform de indeling in tabel 6-4. Dit komt doordat de overzichten vanuit andere perspectieven zijn opgesteld, bijvoorbeeld de begrotingsposten of het subsidiebeleid. De kosten die zijn opgenomen betreffen daardoor ofwel een deel van de jeugdhulp (bijvoorbeeld alleen maatwerk of alleen gesubsidieerde ondersteuning) ofwel alleen begrote kosten. Hierdoor kan niet worden vastgesteld of er sprake is van een verschuiving van zware (en duurdere) naar lichte (en goedkopere) vormen van ondersteuning. De in openbare stukken opgenomen overzichten van de kosten van jeugdhulp worden in deze paragraaf besproken.

totale begrote kosten beleidsveld jeugd

In reactie op schriftelijke vragen over de conceptbegroting voor 2017-2020 heeft het college een specificatie verstrekt van de begrote uitgaven voor het beleidsveld jeugd van 2015 t/m 2017 (zie tabel 6-5).[167]

167 College van B en W, 'Beantwoording Technische Vragen Begroting 2017-2020', pag. 29.

tabel 6-4: overzicht begrote kosten beleidsveld jeugd 2015-2017 (€)

posten beleidsveld jeugd	2015	2016	2017
algemeen voorveld (jeugd- en gezinscoaches)	567.000	553.000	552.006
jeugd- en jongerenwerk	364.775	363.794	364.649
basistakenpakket CJG, huisvesting, preventief jeugdbeleid	1.921.633	1.975.295	1.975.561
PGB jeugd	1.286.000	1.201.000	1.146.000
jeugd met een beperking	735.270	889.104	501.031
jeugd ggz zorg	3.212.730	3.484.045	1.130.908
jeugd en opvoedhulp	2.718.450	2.847.939	40.946
GR jeugd	0	0	5.408.309
jeugdhulp algemeen (stelpost)	-712.639	0	148.340
uren jeugd (doorbelasting afdelingen)	971.867	838.786	497.436
totaal	**11.068.086**	**12.152.963**	**11.765.186**
totaal zonder stelpost en doorbelaste uren	**10.808.858**	**11.314.177**	**11.267.750**

bron: beantwoording technische vragen begroting 2017-2020.

Uit tabel 6-5 blijkt dat de totale begrote kosten voor hulp en ondersteuning aan jeugdigen, afgezien van de stelpost en de doorbelaste uren,[168] eerst toenemen in 2016 en vervolgens stabiel blijven in 2017. De toename van de begrote kosten in 2016 wordt met name verklaard door een hogere bijdrage aan de GR-jeugd.[169] Ook zijn in 2017 enkele verschuivingen tussen de kostencategorieën van maatwerk jeugdhulp (PGB, jeugd me een beperking, jeugd ggz zorg en jeugd en opvoedhulp) zichtbaar. Deze verschuivingen worden veroorzaakt doordat de gemeente Lansingerland bepaalde typen jeugdhulp niet meer regionaal inkoopt. Doordat de gemeente deze jeugdhulp zelf zal inkopen wordt de inleg in de GR jeugdhulp Rijnmond lager, maar het verschuiven van de taken levert geen financieel voordeel. Door lokaal in te komen verwacht de gemeente wel beter te kunnen sturen op de ingekochte hulp.[170] In 2017 is de inleg in de GR nog niet verdeeld over de posten Jeugd met een beperking, jeugd ggz en jeugd- en opvoedhulp. De gemeente geeft aan dat dit het verschil bij deze posten voor het begrotingsjaar 2017 wordt verklaard.[171]

kosten niet-vrij toegankelijke jeugdhulp

168 De kosten van doorbelaste uren zijn lager begroot in 2017, doordat overhead dan centraal wordt begroot en niet meer wordt verdeeld over de programma's. Bron: Gemeente Lansingerland, conceptbegroting 2017-2020.

169 Gemeente Lansingerland, 'Programmabegroting 2016-2019', ongedateerd en ambtelijk wederhoor 5 december 2016.

170 Gemeente Lansingerland, 'Conceptbegroting 2017-2020', ongedateerd.

171 Gemeente Lansingerland, beantwoording vragen n.a.v. begroting 2017-2020.

In de (half)jaarrapportages van het college over het sociaal domein zijn overzichten opgenomen van de begrote en werkelijke uitgaven voor niet vrij toegankelijke (maatwerk) jeugdhulp in 2015 en 2016 (zie tabel 6-6).

tabel 6-5: kosten maatwerk jeugdhulp 2015 en 2016 (€)

	begroting 2015	realisatie 2015	realisatie t/m juni 2016
jeugdhulp lokaal	2.266.000	1.931.949	651.914
jeugdhulp regionaal	6.290.450	6.520.315	3.329.739
negatieve stelpost	-746.639		
totaal jeugdhulp	**7.809.811**	**8.452.264**	**4.942.856**

bron: (half)jaarrapportages sociaal domein 2015 en 2016.

In tabel 6-6 is ten slotte een stelpost opgenomen in 2015. In 2015 had het college namelijk de opdracht om binnen de ontvangen budgetten vanuit de Algemene Uitkering de nieuwe taken op het sociaal domein te realiseren. Voor het domein jeugd was de verwachting bij het opstellen van de begroting 2015 dat de uitgaven hoger zouden liggen dan de inkomsten van de Algemene Uitkering. Om hierin te voorzien was een negatieve stelpost opgenomen in de begroting.

Het is gedurende 2016 niet mogelijk een realistisch overzicht te geven van de werkelijke kosten van maatwerk jeugdhulp, waardoor een vergelijking met de werkelijke kosten in 2015 niet mogelijk is. Voor lokaal ingekochte maatwerk jeugdhulp geldt namelijk dat de uitgaven niet overeen hoeven te komen met de werkelijk gemaakte kosten. Dit komt onder meer doordat eventuele voor- of nadelen door verschillen tussen werkelijk en begroot verbruik pas aan het einde van het jaar worden vereffend.[172]

Voor regionaal ingekochte jeugdhulp geldt dat de bijdrage aan de GR gelijk is aan de begroting. In hoeverre het werkelijke gebruik van regionaal ingekochte maatwerk jeugdhulp hoger of lager is dan in 2015, kan nog niet worden ingeschat (zie paragraaf 6-3-1). Over- of onderrealisaties worden pas vanaf 2017 pas verrekend in een gewijzigde inleg. Aanvankelijk was een lagere bijdrage afgesproken, gedurende 2015 is in GR-verband besloten de bijdrage te verhogen. Dit houdt echter geen verband met het daadwerkelijke gebruik van jeugdhulp. De bijdrage van de gemeente aan de GR is namelijk gebaseerd op het budget dat de gemeente ontvangt van de rijksoverheid voor jeugdhulp (zie kader).

begrotingssystematiek GR jeugdhulp Rijnmond

De bijdragen die gemeenten betalen aan de GR jeugdhulp Rijnmond zijn in 2015 en 2016 voornamelijk gebaseerd op het uitkering die gemeenten ontvangen voor jeugdhulp van de rijksoverheid (het 'macrobudget'). Dit budget is gebaseerd op de historische kosten van jeugdhulp per gemeente, inclusief een door de rijksoverheid bepaalde korting. Het was de bedoeling dat vanaf 2017 de bijdragen gebaseerd zouden worden op het werkelijke gemiddelde zorggebruik per individuele

[172] Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016.

gemeente in drie voorafgaande peiljaren.[173] Aangezien echter voor 2015 en 2016 nog onvoldoende gegevens over het gebruik beschikbaar zijn om deze berekening te maken, zal tot 2019 een aangepaste berekeningssystematiek worden gehanteerd. De bijdrage in 2017 wordt gebaseerd op het gemiddelde van de procentuele productiegegevens 2015, de procentuele inleg in 2016 en het procentuele macrobudget 2017. Vanaf 2017 wordt de bijdrage geheel gebaseerd op werkelijk gebruik. Door de bijdrage te baseren op het verbruik is er een financieel voordeel voor gemeenten wanneer haar inwoners minder gebruik maken van specialistische voorzieningen. Een gemeente die in een jaar minder afneemt dan gefinancierd, krijgt dit in de jaren daarna vertraagd terug in de vorm van een lagere bijdrage.[174]

De werkelijke kosten van regionaal ingekochte jeugdhulp door inwoners van de gemeente Lansingerland, was in 2015 773.430 euro (13%) lager dan de bijdrage. De oorzaak van het verschil wordt niet nader toegelicht in de jaarrapportages over het sociaal domein. Het lagere werkelijke gebruik van jeugdhulp zal leiden tot een korting van 257.810 euro op de bijdrage vanaf 2017 (zie tabel 6-7). De bijdrage zal ook dalen doordat onder meer dyslexiezorg en basis GGZ niet meer regionaal wordt ingekocht, maar door de gemeente zelf. In 2016 steeg de bijdrage nog als gevolg van de gehanteerde begrotingssystematiek: bij het opstellen van de begroting waren nog geen cijfers over de werkelijke kosten van de gebruikte jeugdhulp per gemeente beschikbaar. De begroting van 2016 was gebaseerd op de begroting GR Jeugdhulp 2015 en het macrobudget 2015.[175]

tabel 6-6: bijdrage gemeente Lansingerland aan GR jeugdhulp Rijnmond (€)

	2015	2016	2017
inleg GR	6.520.315	6.659.476	5.408.309
verschil door lager gebruik			-257.810
verschil door lokale inkoop jeugdhulp			-999.357
overige verschillen		+ 139.161	
totaal verschil t.o.v. voorgaand jaar	**n.v.t.**	**+ 139.161**	**-1.251.167**

bron: zienswijze ontwerpbegroting 2017 GR Jeugdhulp Rijnmond.

kosten gesubsidieerde vrij toegankelijke voorzieningen

De voorzieningen in het vrij toegankelijke veld worden voornamelijk gefinancierd met gemeentelijke subsidies. De gemeente subsidieert de toegangspartijen (Kwadraad, CJG, Welzijn Lansingerland) en aanbieders van vrij toegankelijke voorzieningen (FlexusJeugdplein, Mee, vrijwilligersorganisaties, etc.). In de door het college vastgestelde subsidiebeleidsregels voor Maatschappelijke Ontwikkeling in 2015,[176]

173 Samenwerkende gemeenten Jeugdhulp Rijnmond, Begroting Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond 2017.

174 Gemeente Lansingerland, 'Raadsvoorstel Zienswijze ontwerpbegroting 2017 GR Jeugdhulp Rijnmond', juni 2016.

175 Gemeente Lansingerland, 'Raadsvoorstel Zienswijze ontwerpbegroting 2017 GR Jeugdhulp Rijnmond', juni 2016, pag. 1,2.

176 Gemeente Lansingerland, Subsidiebeleidsregels t.b.v. het subsidiebeleid maatschappelijke ontwikkeling 2014-2018 Subsidiejaar 2015, februari 2014.

2016[177] en 2017[178] zijn overzichten opgenomen van de bedragen die de gemeente beschikbaar stelt voor het programma jeugd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen vier hoofddoelen, namelijk:

1 Er is een sterke samenleving voor kinderen en jongeren t/m 23 jaar en hun ouders/verzorgers.
2 Voorkomen van problemen bij opgroeien en opvoeden door vroegtijdig in te grijpen.
3 Bieden van informatie & advies, lichte ondersteuning en versterken hulp binnen de eigen leefomgeving voor wie dat nodig heeft.
4 Organiseren van (tijdelijke) gespecialiseerde hulp waar mogelijk binnen en waar nodig buiten de eigen leefomgeving aan kwetsbare groepen met een focus op herstel en ondersteuning.

In de subsidiebeleidsregels worden deze hoofddoelen aangeduid met 'samenleving', 'preventief beleid', 'lichte ondersteuning' en 'intensieve ondersteuning'. De hoofddoelen 'samenleving', 'preventief beleid' komen niet geheel overeen met de categorieën in tabel 6-4. Het grootste deel (m.u.v. bijvoorbeeld gezinscoaches) van de subsidies in tabel 6-8 betreft evenwel de categorieën 'eigen kracht' en 'lichte ondersteuning' uit tabel 6-4.[179] De beschikbare bedragen per hoofddoel zijn weergegeven in tabel 6-8. Voor het hoofddoel intensieve ondersteuning worden binnen het beleidsveld jeugd geen subsidies verleend.

tabel 6-7: beschikbare bedragen subsidies beleidsveld jeugd (€)

hoofddoelen	2015	2016	2017
sterke samenleving	882.840	773.757	707.257
preventief beleid	1.882.584	1.943.043	1.965.472
lichte ondersteuning	443.991	352.614	286.614
totaal	**3.209.415**	**3.069.415**	**2.959.343**

bron: subsidiebeleidsregels maatschappelijke ontwikkeling 2015 en 2017

Uit tabel 6-8 blijkt dat het totale beschikbare bedrag voor subsidies binnen het beleidsveld jeugd afneemt met circa 250.000 euro. De beschikbare bedragen voor de doelen 'sterke samenleving' en 'lichte ondersteuning' nemen af met respectievelijk 182.000 euro en 157.000 euro het beschikbare bedrag voor het doel 'preventief beleid' neemt toe met 82.000 euro. De daling van het beschikbare bedrag wordt veroorzaakt door taakstellingen die bij de kadernota 2013 zijn afgesproken. In tabel 6-8 zijn alleen de kosten van subsidies voor vrij toegankelijke voorzieningen en ondersteuning opgenomen. Er worden echter ook vrij toegankelijke voorzieningen ingekocht door de gemeente. Tabel 6-8 geeft dus geen compleet beeld van de kosten van vrij toegankelijke voorzieningen, die worden gefinancierd door de gemeente.

De rekenkamer constateert op basis van een analyse van de in openbare stukken opgenomen overzichten van de kosten van jeugdhulp, dat elk van deze overzichten

177 Gemeente Lansingerland, Subsidiebeleidsregels t.b.v. het subsidiebeleid maatschappelijke ontwikkeling 2014-2018 Subsidiejaar 2016, maart 2015.
178 Gemeente Lansingerland, Subsidiebeleidsregels t.b.v. het subsidiebeleid maatschappelijke ontwikkeling 2014-2018 Subsidiejaar 2017, maart 2017.
179 E-mail ambtenaar, 15 november 2016.

slechts een deel van de kosten van jeugdhulp tonen. Met uitzondering van tabel 6-6 (maatwerk jeugdhulp) betreffen het alleen overzichten van de begrote kosten en niet van werkelijke kosten. In geen van de overzichten wordt bovendien de indeling van kosten in categorieën uit het beleidsplan 3D en de discussienota (preventief) jeugdbeleid gehanteerd: 'eigen kracht/algemene voorzieningen', 'lichte ondersteuning', 'intensieve ondersteuning' en 'specialistische ondersteuning'. In de openbare stukken is ten slotte geen enkel compleet overzicht van de kosten van vrij-toegankelijke ondersteuning opgenomen. Doordat verschillende indelingen van kosten worden gehanteerd is het ook niet mogelijk om, door combinatie van overzichten, een compleet beeld te verkrijgen van de verhouding tussen de kosten van zware of lichtere vormen van ondersteuning in 2015 en 2016.

bijlagen

bijlage 1 begrippenlijst

beschikking	Een overheidsbeslissing in een concreet geval
brede uitvraag	De medewerker van de toegangspartij heeft in het brede uitvraaggesprek met de jeugdige/ouders aandacht voor alle levensdomeinen: Jeugd, Participatie en Wmo.
drie decentralisaties	Vanaf 2015 zijn de gemeenten verantwoordelijk voor nieuwe taken op het gebied van werk, zorg en jeugd.
eigen kracht	Bij het inzetten van hulp wordt, sinds de decentralisaties, ook gekeken wat een cliënt zelf kan (of diens netwerk) doen.
indicatie	Aanwijzing die aangeeft welke behandeling moet worden toegepast.
jeugdhulp	(definitie volgens de Jeugdwet) 1°. ondersteuning van en hulp en zorg, niet zijnde preventie, aan jeugdigen en hun ouders bij het verminderen, stabiliseren, behandelen en opheffen van of omgaan met de gevolgen van psychische problemen en stoornissen, psychosociale problemen, gedragsproblemen of een verstandelijke beperking van de jeugdige, opvoedingsproblemen van de ouders of adoptiegerelateerde problemen; 2°. het bevorderen van de deelname aan het maatschappelijk verkeer en van het zelfstandig functioneren van jeugdigen met een somatische, verstandelijke, lichamelijke of zintuiglijke beperking, een chronisch psychisch probleem of een psychosociaal probleem en die de leeftijd van achttien jaar nog niet hebben bereikt, en 3°. het ondersteunen bij of het overnemen van activiteiten op het gebied van de persoonlijke verzorging gericht op het opheffen van een tekort aan zelfredzaamheid bij jeugdigen met een verstandelijke, lichamelijke of zintuiglijke beperking of een somatische of psychiatrische aandoening of beperking, die de leeftijd van achttien jaar nog niet hebben bereikt met dien verstande dat de leeftijdgrens van achttien jaar niet geldt voor jeugdhulp in het kader van jeugdstrafrecht;
Jeugdwet	Wet van 1 maart 2014 inzake regels over de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor preventie, ondersteuning, hulp en zorg aan jeugdigen en ouders bij opgroei- en opvoedingsproblemen, psychische problemen en stoornissen
niet vrij toegankelijke/ tweedelijns jeugdhulp	Intensieve, duurdere vormen van hulp. Hier is een beschikking van de gemeente voor nodig (verwijzing kan ook via de huisarts verlopen)

outreachende aanpak	Het hanteren van een werkmethode waarbij actief ingezet wordt op het leggen van contact met de doelgroep, het onderzoeken van de vragen en het motiveren en verwijzen van de doelgroep naar vormen van hulpverlening.
preventief jeugdbeleid	Op preventie gerichte ondersteuning van jeugdigen met een risico op psychische problemen en stoornissen, psychosociale problemen, gedragsproblemen of een verstandelijke beperking of van de ouders met een risico op opvoedingsproblemen.
transformatie	Meer nadruk op preventie, het zo vroeg mogelijk signaleren en aanpakken van problemen van de jeugd.
vrij toegankelijke eerstelijns jeugdhulp	Lichtere en goedkopere vormen van hulp. Deze vorm van hulp is vrij toegankelijk, hier is geen beschikking voor nodig.
wijkteam	Sociale wijkteams zijn in veel gemeenten het aanspreekpunt voor zorg, ondersteuning en activering. Vanuit een integrale aanpak kijken de wijkteams wat bewoners zelf kunnen en waar hulp nodig is.

bijlage 2 lijst van afkortingen

ADD	Attention Deficit Disorder
ADHD	Attention Deficit Hyperactivity Disorder
B en W	Burgemeester en wethouders
CJG	Centrum voor Jeugd en Gezin
ETM	Ernst Taxatie Model
GGZ	Geestelijke gezondheidszorg
GR	Gemeenschappelijke Regeling
ICT	Informatie- en Communicatie Technologie
JmeB	Jeugd met een bepwerking
pgb	persoonsgebonden budget
RTA	Regionaal Transitie Arrangement
SISA	SamenwerkingsInstrument Sluitende Aanpak
Wmo	Wet maatschappelijke ondersteuning

bijlage 3 onderzoeksverantwoording

inleiding
Het onderzoek naar de toegang tot jeugdhulp in Lansingerland is uitgevoerd in de periode van augustus 2016 tot en met december 2016. Het rapport is gebaseerd op een documentstudie en interviews met betrokken ambtelijk medewerkers van de gemeente.

documentstudie
De rekenkamer heeft onder meer de volgende documenten geraadpleegd:
- documenten die inzicht geven in het beleid van de gemeente op de terreinen het sociaal domein, o.a. inzake jeugdhulp;
- de subsidie beschikking die de gemeente met toegangspartij CJG heeft gesloten en de documenten die daar onderdeel van vormen, waaronder prestatieafspraken. Gespreksverslag van bespreking gemeente en CJG;
- (concept)rapportages van aanbieders aan de gemeente over de geleverde prestaties;
- (half)jaarrapportages sociaal domein van de gemeente.

In bijlage 4 wordt een overzicht gegeven van de documenten die in dit rapport zijn gebruikt.

interviews
De rekenkamer heeft met diverse personen binnen en buiten de gemeente Lansingerland gesproken en per e-mail contact gehad.

Binnen de gemeente Lansingerland is gesproken met:
- vijf ambtenaren werkzaam binnen de afdeling Maatschappelijke ontwikkeling, Jeugd en Participatie

Van buiten de gemeente Lansingerland is gesproken dan wel e-mail contact geweest met:
- twee medewerkers van het CJG Lansingerland;
- een medewerker van FlexusJeugdplein;
- drie medewerkers van Kwadraad.

procedures
De opzet van het onderzoek is op 27 september 2016 ter kennisname aan de raad verstuurd. De voorlopige onderzoeksresultaten zijn opgenomen in een concept nota van bevindingen. Deze is op 18 november 2016 voor ambtelijk wederhoor voorgelegd aan de afdeling Maatschappelijke ontwikkeling, Jeugd en Participatie. Na verwerking van de op 5 december 2016 ontvangen ambtelijke reactie is een bestuurlijke nota opgesteld. Deze omvat de voornaamste conclusies en aanbevelingen van de rekenkamer. De bestuurlijke nota, met de nota van bevindingen als bijlage, is op 22 december 2016 voor bestuurlijk wederhoor voorgelegd aan het college van B en W. Op 24 januari 2017 heeft de rekenkamer de reactie van B en W ontvangen. De reactie van B en W en het nawoord van de rekenkamer zijn opgenomen in het rapport. Het definitieve rapport wordt door toezending aan de gemeenteraad en B en W openbaar.

bijlage 4 geraadpleegde bronnen

gemeentelijke documenten

- College van B en W, 'Beantwoording Technische Vragen Begroting 2017-2020', ongedateerd.
- College van B en W, 'Beschikking tot subsidieverlening 2015', 4 februari 2015.
- College van B en W, 'Klachtenregeling Lansingerland 2016', vastgesteld op 17 december 2015.
- Gemeente Lansingerland, 'Afsprakenkader casushouderschap en monitoring', deze versie ontvangen op 15 november 2016.
- Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D Lansingerland, deel II', vastgesteld door de raad op 30 oktober 2014.
- Gemeente Lansingerland, 'Beleidsplan 3D Lansingerland', vastgesteld door de raad op 19 december 2013.
- Gemeente Lansingerland, 'Conceptbegroting 2017-2020', ongedateerd.
- Gemeente Lansingerland, 'Discussienota (preventief) jeugdbeleid', 20 januari 2016.
- Gemeente Lansingerland, 'Factsheet toeleiding naar jeugdhulp vanuit het primair onderwijs', ongedateerd.
- Gemeente Lansingerland, 'Halfjaarrapportage sociaal domein 2016', 26 augustus 2016.
- Gemeente Lansingerland, 'Jaarrapportage sociaal domein 2015', 23 mei 2016.
- Gemeente Lansingerland, 'Overzicht klachten en bezwaar sociaal domein 1-1-2016 t/m 30-6-2016', email ambtenaar 19 oktober 2016.
- Gemeente Lansingerland, 'Passend onderwijs en jeugdhulp', 20 april 2016.
- Gemeente Lansingerland, 'Programmabegroting 2016-2019', ongedateerd.
- Gemeente Lansingerland, 'Raadsvoorstel Zienswijze ontwerpbegroting 2017 GR Jeugdhulp Rijnmond', juni 2016.
- Gemeente Lansingerland, 'Subsidiebeleidsregels t.b.v. het subsidiebeleid maatschappelijke ontwikkeling 2014-2018 Subsidiejaar 2015', februari 2014.
- Gemeente Lansingerland, 'Toegang 2.0', 29 maart 2016.
- Gemeente Lansingerland, 'Verordening Sociaal domein 2016', vastgesteld door de raad op 17 december 2015.
- Gemeente Lansingerland, Beschikking tot subsidieverlening 2015 CJG, ondertekend 4 februari 2015.

overige documenten

- I&O research, 'Rapport cliëntervaringsonderzoek jeugd gemeente Lansingerland', september 2016.
- Kwadraad, ; Kwartaalrapportage Toegang Sociaal domein 4de kwartaal 2015', ongedateerd.
- SWL, 'Verantwoording WMO toegang 2015 eerste en tweede kwartaal', ongedateerd.
- Centrum voor Jeugd en Gezin Rijnmond, 'Jeugdgezondheidszorg Lansingerland halfjaarrapportage januari tot en met juni 2016', ongedateerd.
- Samenwerkende gemeenten Jeugdhulp Rijnmond, 'Begroting Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond 2017', ongedateerd.
- Deloitte Consulting in opdracht van het Transitiebureau Jeugd, 'Een handreiking met inrichtings- en uitvoeringsmodellen voor gemeenten Een functioneel ontwerp Zorg voor de Jeugd', juli 2013.

- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, ministerie van Veiligheid en Justitie, Vereniging van Nederlandse Gemeenten en Nederlands Jeugd instituut, 'Stelselwijziging Jeugd Factsheet Toegang tot jeugdhulp', juni 2014.
- Centrum voor Jeugd en Gezin Lansingerland, 'Halfjaarrapportage Toegang Sociaal domein kwartaal 1 en 2', 27 juni 2016.
- Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond, 'Begroting Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond 2016', september 2015.
- Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond, 'Ontwerpbegroting Gemeenschappelijke Regeling Jeugdhulp Rijnmond 2017', april 2016.
- Flexusjeugdplein, 'Deeljaarverslag 2015 Lansingerland', maart 2015.
- Jeugdwet, 1 augustus 2016.
- Regeling Jeugdwet, 1 november 2016.

websites
- http://cjglansingerland.nl/stadsregionaal-instrument-sluitende-aanpak-sisa/, geraadpleegd op 19 december 2016.
- www.nationaleombudsman.nl, geraadpleegd op 18 november 2016.

http://www.sisa.rotterdam.nl/, geraadpleegd op 19 december 2016.

de rekenkamer

De gemeenteraad van Lansingerland heeft op 24 mei 2007 de Rekenkamer Lansingerland ingesteld. De gemeenteraad benoemde op 28 mei 2009 Paul Hofstra als directeur van de rekenkamer. Hij is zijn werkzaamheden op 2 juni 2009 begonnen.

doel

De rekenkamer onderzoekt de doelmatigheid, de doeltreffendheid en de rechtmatigheid van het beleid, het financieel beheer en de organisatie van het gemeentebestuur. De rapporten van de rekenkamer zijn een aanknopingspunt voor het bestuur om rekenschap af te leggen aan de burgers.

positie

De rekenkamer is een onafhankelijk orgaan binnen de gemeente. Haar taken en bevoegdheden staan in de Gemeentewet en de verordening Rekenkamer Lansingerland. Zij bepaalt zelf wat en hoe zij onderzoekt en waarover zij rapporteert. Wel kunnen de raad en het college van B en W de rekenkamer om een onderzoek verzoeken. De rekenkamer stuurt hen jaarlijks haar onderzoeksplan en jaarverslag toe.

onderzoek

Het onderzoeksterrein strekt zich uit over alle organen (raad, B en W, commissies en burgemeester) en diensten van de gemeente. Ook kan de rekenkamer onderzoek doen bij gemeenschappelijke regelingen waar de gemeente aan deelneemt, bij NV's en BV's waar de gemeente meer dan 50% van de aandelen in bezit heeft en bij instellingen die een grote subsidie, lening of garantie van de gemeente hebben ontvangen. De onderzoeken worden uitgevoerd door het bureau van de rekenkamer.

publicaties

Het onderzoek resulteert in openbare rapporten die ter behandeling aan de raad worden aangeboden. Zij bevatten tevens de reacties van de onderzochte organen en instellingen op de eerder toegezonden voorlopige onderzoeksresultaten, conclusies en aanbevelingen (wederhoor). Bij kleine onderzoeken of studies met een beperkte reikwijdte doen we de onderzochte organen of instellingen en de raad de conclusies in een openbare brief direct ter kennisname toekomen. Ten slotte publiceert de rekenkamer op basis van haar onderzoek ook handreikingen en worden medewerkers aangemoedigd om artikelen te publiceren.

Rekenkamer Lansingerland
Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

telefoon
010 . 267 22 42

info@rekenkamer.rotterdam.nl
www.rekenkamer.lansingerland.nl

fotografie
Leo Huizinga
gemeente Lansingerland

basisontwerp
DE WERF.com, Zuid-Beijerland

uitgave
Rekenkamer Lansingerland
februari 2017

ISBN/EAN
978-90-79683-08-6

EMBARGO tot donderdag 23 februari 2017, 11.00 uur

Rekenkamer LANSINGERLAND

PERSBERICHT Lansingerland, 22 februari 2017

Preventie van jeugdproblematiek behoeft verbetering

De toegang van jeugdigen tot hulp en ondersteuning is in Lansingerland geborgd. Om de doelen van de nieuwe Jeugdwet, namelijk meer preventie en vroege signalering van jeugdproblematiek, te realiseren zijn echter verbeteringen noodzakelijk. Bijvoorbeeld door lacunes in het netwerk voor vroege signalering van jeugdproblematiek op te vullen en door meer capaciteit vrij te maken voor het uitwerken van preventieve methoden en werkwijzen. Dit en meer concludeert de Rekenkamer Lansingerland in haar rapport 'In de groei'.

Door de inwerkingtreding van de nieuwe Jeugdwet vanaf 1 januari 2015 zijn gemeenten verantwoordelijk voor het realiseren van een passend hulp- en zorgaanbod voor alle jeugdigen in de leeftijd nul tot achttien. De daarmee gepaard gaande transformatie behelst dat meer nadruk moet komen te liggen op preventie en het zo vroeg mogelijk signaleren en aanpakken van problemen van de jeugd. De gemeente Lansingerland heeft gekozen de toegang tot het sociaal domein, inclusief jeugdhulp, decentraal te doen verlopen via Kwadraad, het Centrum voor Jeugd en Gezin (CJG), Welzijn Lansingerland en de gemeente (de 'toegangspartijen'). Voor vragen over jeugdhulp zijn met name het CJG en de gemeentelijke consulenten relevant.

Uit onderzoek van de rekenkamer blijkt dat in het eerste jaar na de decentralisaties (2015) het jeugdhulpbeleid voornamelijk gericht was op het bieden van goede dienstverlening en zorgcontinuïteit en het voorkomen van incidenten. De beperkt beschikbare gegevens duiden er niet op dat de kwaliteit van de dienstverlening is verminderd of de zorgcontinuïteit in gevaar is geweest.

De rekenkamer concludeert echter ook dat de afspraken met de verschillende toegangspartijen nog niet adequaat werken, hetgeen ten koste kan gaan van de tijdigheid en kwaliteit van de geboden hulp en de mogelijkheid om te sturen op een verschuiving van zware naar lichtere vormen van ondersteuning beperkt. Bovendien beschikt de gemeente over onvoldoende informatie over de vraag naar jeugdhulp en de (kosten van) verstrekte jeugdhulp. Hierdoor kan de gemeente niet beoordelen of de gewenste verschuiving zich daadwerkelijk voordoet en of het aanbod van jeugdhulp kwantitatief en kwalitatief toereikend is.

De gemeente beschikt over methoden en werkwijzen om een verschuiving van zware naar lichtere vormen van ondersteuning te bereiken. De wijze van sturing op deze verschuiving behoeft echter nog verbetering. Zo geven toegangspartijen aan dat capaciteit voor het uitwerken van preventieve methoden ontbreekt. De rekenkamer signaleert bovendien lacunes in het bereik van het netwerk voor vroege signalering van jeugdproblematiek, waardoor problemen mogelijk niet of niet tijdig worden gesignaleerd en aangepakt.

Om deze knelpunten aan te pakken beveelt de rekenkamer onder meer aan het functioneren van het toegangsmodel te verbeteren en afspraken te maken met toegangspartijen over casushouderschap en het delen van cliëntinformatie. In de contracten met aanbieders van jeugdhulp dienen afspraken te worden opgenomen over onder meer het rapporteren over klanttevredenheid en klachten. Tevens kunnen de rapportages over het gebruik en de kosten van verschillende typen jeugdhulp nog worden verbeterd. Ook heeft de rekenkamer aanbevolen andere toegangsmodellen (bijvoorbeeld een multidisciplinair wijkteam) in overweging te nemen indien de huidige knelpunten onvoldoende worden opgelost. In zijn reactie onderschrijft het college vrijwel alle aanbevelingen van de rekenkamer. Het college is echter niet voornemens andere toegangsmodellen te overwegen.

Noot redactie: 23 februari 2017 om 11.00 uur is het rapport digitaal beschikbaar: www.rekenkamer.rotterdam.nl.
Informatie: Rekenkamer Lansingerland, tel. 010- 267 22 42.