Bundel van de Commissie Algemeen Bestuur van 8 mei 2019

Agenda bijlagen

Agenda AB 08-05-2019

1 Opening en mededelingen voorzitter

2 Inspreker(s)

3 Vaststelling verslag vorige vergadering

BV19.0052 Verslag van de commissie Algemeen Bestuur van 3 april 2019

4 Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen

5 Bespreekpunten

6 Stukken ter advisering aan de raad

6.a Besluit deelname initiatieven van het Lansingerlands Initiatief aan ‘Verkiezing Lansingerlands Initiatief’ - spreektijden 5 min 1e termijn/3 min tweede termijn

<OL>
<LI>De initiatieven ‘Pleisterplaats De Hichte’, ‘Plukberm of Eetbare Ruimte’, ‘Kringmarkt’ en ‘Terughalen Vrachtschuit’ door te laten gaan naar de burgerpeiling ‘Verkiezing Lansingerlands Initiatief’.</LI>
*<LI>Initiatief ‘Voedingsadvies op school’ niet door te laten gaan naar de burgerpeiling ‘Verkiezing Lansingerlands Initiatief’.</LI></OL>
Simon Fortuyn
DB
*

Voorstel Raad 12994

T18.10636 Verordening Lansingerlands Initiatief 2018

T16.10390 Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018

T19.02913 Toets Initiatieven Lansingerlands Initiatief editie 2018-2019

T19.03006 Plan van aanpak initiatiefnemer De Plukberm 2018-2019

T19.03008 Plan van aanpak initiatief Terughalen vrachtschuit naar Lansingerland, 2018-2019

T19.03009 Plan van aanpak Voedingsadvies op School, Lansingerlands Initiatief 2018 - 2019

T19.03010 Plan van aanpak Pleisterplaats De Hichte, Lansingerlands Initiatief 2018 - 2019

T19.03028 Plan van Aanpak initiatiefnemer Kringmarkt

6.b Verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019

<OL>
<LI>In te trekken de Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden gemeente Lansingerland 2018.</LI>
*<LI>Vast te stellen de Verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019 en deze terug te laten werken tot en met 1 januari 2019.</LI></OL>
Griffie
*

Voorstel Raad 13109

T19.04394 Verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019

T19.04383 Overzicht wijzigingen voor raadsleden agv Rechtspositiebesluit dpa

6.c Zienswijze strategische agenda MRDH - spreektijden 5 min 1e termijn/3 min 2e termijn

<P><STRONG>Gevraagde beslissing</STRONG></P>
*<P>Vast te stellen van de zienswijze (U19.03260) op de strategische agenda MRDH en deze in te dienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH.</P>
Pieter van de Stadt
RE
*

Voorstel Raad 13196

I19.06361 Aanbiedinsgbrief zienswijze concept Strategische Agenda MRDH 13-03-2019

I19.06363 Bijlage 1 - Concept Strategische Agenda MRDH 2019

U19.03260 Zienswijze strategische agenda MRDH

6.d Zienswijze begroting 2020 MRDH en beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen

<P><STRONG>Gevraagde beslissing</STRONG></P>
*<P>Vast te stellen van de zienswijze (U19.03380) op de ontwerpbegroting MRDH 2020 en op de beleidsnota risicomanagement en weerstandvermogen en deze in te dienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH.</P>
Pieter van de Stadt
DB
*

Voorstel Raad 13198

I19.08059 Aanbiedingsbrief start zienswijze ontwerpbegroting MRDH 2020

I19.08058 Ontwerpbegroting 2020 en meerjarenbeeld 2021-2023 MRDH

I19.08873 Aanbiedingsbrief start zienswijze MRDH beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen

I19.08874 Ontwerp MRDH beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen

U19.03380 Zienswijze ontwerpbegroting 2020 MRDH

6.e Instemmingsbesluit wijziging Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015

*<P><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; mso-bidi-font-style: italic" 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; mso-bidi-font-style: italic;">In te stemmen met de wijzigingen van de GR SVHW 2015 conform bijlage I</SPAN></P>
Albert Abee
DB
*

Voorstel Raad 13132

I19.07914 Brief incl. Bijlage inzake 3e wijziging GR SVHW, verzoek om instemming Raad voor 1 juni 2019(stukken per mail ontvangen)

I19.07916 Integrale tekst GR SVHW 2015 (nog goed te keuren)

T19.05384 Beantwoording technische vragen GroenLinks commissie AB d.d. 8 mei 2019

7.a Actualiteiten uit het college

7.b Actualiteiten uit de commissie

7.c Verbonden partijen

8 Rondvraag en sluiting

GEMEENTE Lansingerland

Agenda

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

Uw brief van/kenmerk	**ons kenmerk/afdeling**	**Bijlage(n)**	**Lansingerland**
	-- Griffie		30 april 2019

Onderwerp
Agenda
Commissie Algemeen Bestuur
d.d. 8 mei 2019

Doorkiesnummer
010-8004391/4392

Geachte commissieleden,

Hierbij ontvangt u de agenda voor de vergadering van de Commissie Algemeen Bestuur, te houden op woensdag 8 mei 2019 om 20.00 uur in de raadszaal van het gemeentehuis aan de Tobias Asserlaan 1 te Bergschenhoek.
U bent uitgenodigd deze vergadering bij te wonen.

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

1. Opening en mededelingen voorzitter
2. Inspreker(s)
3. Vaststelling verslag vorige vergadering
4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen
5. Bespreekpunten
6. Stukken ter advisering aan de raad

6.a. Besluit deelname initiatieven van het Lansingerlands Initiatief aan ‘Verkiezing Lansingerlands Initiatief’ - spreektijden 5 min 1e termijn/3 min tweede termijn
6.b. Verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019
6.c. Zienswijze strategische agenda MRDH - spreektijden 5 min 1e termijn/3 min 2e termijn
6.d. Zienswijze begroting 2020 MRDH en beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen
6.e. Instemmingsbesluit wijziging Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015

7.a. Actualiteiten uit het college
7.b. Actualiteiten uit de commissie
7.c. Verbonden partijen

8. Rondvraag en sluiting

Hoogachtend,
de voorzitter,
Jan Pieter Blonk

VERSLAG

Commissie Algemeen Bestuur

Datum vergadering : 3 april 2019

Aanwezig

Commissieleden:	
Leefbaar 3B	: Johan Philippens, Marjolein Gielis, Don van Doorn
VVD	: Nathalie van Bakel, Ed van Santen, Edwin Vervaet
CDA	: Matthijs Ruitenberg, Frans Ammerlaan
WIJ Lansingerland	: Petrine van Olst, Hans Wiersema
CU	: Jurjen Dieleman, Matthijs Lems
D66	: Ineke den Heijer, Brecht Weerheijm
GroenLinks	: Marko Ruijtenberg, Anja de Geus
PvdA	: Petra Verhoef, Hamid Azzouzi
Voorzitter	: Jan Pieter Blonk
Commissiegriffier	: Karin Koemans
Burgemeester	: Pieter van de Stadt
Wethouders	: Albert Abee

1. Opening en mededelingen voorzitter

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur en heet aanwezigen welkom, ook de ambtenaren op de tribune. Er zijn geen afwezigen.

2. Insprekers

Er zijn geen insprekers.

3. Vaststelling verslag vorige vergadering d.d. 13 maart 2019

Er zijn geen wijzigingsvoorstellen ontvangen. Het verslag wordt ongewijzigd vast gesteld.

4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Inventarisatie rondvraag:
Er zijn geen rondvragen.

5. *Bespreekpunten:*

Er zijn geen bespreekpunten.

6. *Stukken ter advisering aan de raad:*

6.a Nota Grondbeleid 2019-2022

De voorzitter meldt dat bij de nota een brief met geheime informatie zit. Dit is geel gearceerd. Deze teksten kunnen niet gebruikt worden in de openbaarheid. Als de commissie daar toch over wil spreken, dan moet na afloop een besloten vergadering gehouden worden. Het is aan de commissie.

De heer Philippens houdt het kort. Ten eerste de complimenten aan de wethouder en de ambtenaren voor een uitstekende nota. Hij wil er twee zaken uit lichten. De eerste zaak is de focus op starters en middensegment. Daar is L3B heel erg blij mee, maar daar wordt ook gelijk tegemoet gekomen aan het coalitieakkoord. Dus ook daar de complimenten richting de wethouder. Hij wil nog wel even benadrukken, dat nog andere resultaatafspraken in het coalitieakkoord staan over woningbouw, dat is 20% sociale woningen. Er is pasgeleden een bericht vanuit Gedeputeerde Staten gekomen, dat Lansingerland te weinig woningen in het sociale segment bouwt. Hij begrijpt, dat dat in de commissie ruimte besproken wordt. Maar nu even heel concreet de vraag: heeft de wethouder met deze beleidsnota voor zijn gevoel de instrumenten in handen om aan deze doelstellingen te gaan voldoen? Dat was even de eerste vraag. Tweede vraag is eigenlijk een concretiseringsvraag. In de beleidsnota wordt aangegeven,

dat voor strategische aankopen boven het bedrag van € 50.000 de raad bevoegd is. Maar anderzijds wordt ook aangegeven, dat voor strategische aankopen tot € 200.000 het college bevoegd is. Hij is even aan het zoeken, het bedrag daartussen, wie is daar precies bevoegd voor? Dat was zijn eerste termijn. Dank u wel.

Ook wat de heer Dieleman betreft een prima nota. Niet de meest eenvoudige die hij hier heeft gelezen. Het is altijd even zoeken naar de ruimte die de raad nog heeft, maar ook de technische presentatie, die hierover is gehouden, gaf goed aan waarom keuzes gemaakt zijn. Nog een opmerking en twee vragen. Als het gaat over de kernwaarden van deze gemeente, dan mist de CU een kernwaarde die voor de CU heel belangrijk is, namelijk groen. Juist in de nota grondbeleid, hij zou bijna groenbeleid zeggen, zou het goed zijn om ook op te nemen, dat het groen in deze gemeente gekoesterd wordt. Ook dat is in lijn met het coalitieakkoord en eerdere uitspraken die hierover met elkaar zijn gedaan. Dan een andere vraag en die is veel te technisch voor hier, waarvoor excuus, maar hij is vergeten om hem schriftelijk te stellen. Deze mag ook later beantwoord worden, dat is ook prima. In de nota staat dat er mogelijk weer een fonds bovenwijks ingesteld gaat worden. Dat is een aantal jaar geleden afgeschaft, omdat dat niet meer mocht, als hij het goed heeft, op basis van BBV. Hij weet niet zo goed, waarom die nu weer terug komt als wel een optie. Hoeft echt niet vanavond beantwoord te worden, mag ook schriftelijk achteraf. Dan nog een algemene opmerking. Gekozen wordt een faciliterend grondbeleid te voeren. Dat kan hij zich op dit moment heel goed voorstellen, daar staat de CU gewoon achter. Lansingerland heeft nog best veel grondposities en het zou gek zijn om nu alweer actief te gaan kopen. De CU denkt wel, dat er in de komende periode over nagedacht moet worden of er niet weer een keer een moment komt, waarop er wel weer overgestapt moet worden naar een actief grondbeleid. Er komen tenslotte nog wel wat opgaven op de gemeente af. In de regio zal er nog flink wat bijgebouwd moeten gaan worden. In de commissie ruimte is vorige maand gesproken over het bouwen van woningen in Bleiswijk met bepaalde grondposities en bepaalde gronden die nog niet in bezit zijn. Als de gemeente zelf aan het stuur wil blijven zitten, ook bij de grote ontwikkelingen die mogelijk op de gemeente af komen vanuit de provincie en rijksoverheid, dan zou het goed zijn om op een gegeven moment ook weer met elkaar na te denken wanneer men eventueel weer over wil stappen naar actief grondbeleid. Dat hoeft nog niet bij deze nota, want deze nota heeft een looptijd van 3 jaar. Dat lijkt een logische keuze om faciliterend grondbeleid te voeren, maar wellicht wel een aandachtspunt voor de toekomst. Dank u wel.

Mevrouw De Geus herinnert aan de beeldvormingsavond vorige week met de technische toelichting over de nota grondbeleid. Later heeft zij schriftelijke stukken doorgenomen en veel is er niet veranderd t.o.v. de vorige nota. De nieuwe nota bevat grotendeels dezelfde kaders en spelregels als de voorgaande. Wat nieuw is, is de integratie van het beleidsmatige deel van de jaarlijkse kaderbrief, grondprijs in de nota grondbeleid. Ook werden op de beeldvormingsavond de verschillende manieren van het grondprijzenbeleid toegelicht. Lansingerland hanteert grotendeels als basis de residuele grondwaarde. Het andere wat nieuw is, is de aanscherping van de grondprijzenbeleid sociale huur, middenhuur en starters. De termijn voor deze woningen, dat ze beschikbaar blijven voor de doelgroep, wordt vast gesteld op respectievelijk 20 jaar en 15 jaar. Om scheef wonen tegen te gaan, kunnen er afspraken gemaakt worden over bijvoorbeeld toewijzing en inkomensnormen. Eén en ander is om de doorstroming te bevorderen. Ze vraagt zich af hoe ze zich dat moet voorstellen. Worden er in het huurcontract dan een begin- en een einddatum afgesproken voor een X-aantal jaar? En wordt dan aan het eind van die termijn gekeken of de huurder inmiddels kan doorstromen naar een ander huursegment? Afgelopen zondag zag ze op tv een programma over een stad waar dat ook plaats vond, ze dacht Arnhem. Daar werden contracten afgesloten voor 5 jaar en daarna werd gekeken wat er moest gebeuren. Ze is heel erg benieuwd naar de aanvullende afspraken die gemaakt worden om deze doorstroming te bevorderen. Hoe worden bewoners gestimuleerd om te verhuizen. Als ze zelf goedkoop zou zitten, zou ze zelf blijven zitten, denkt ze, als ze niet perse weg moet. Doorstroming naar de vrije sector is ook niet echt aantrekkelijk vanwege de hoge prijzen en de ruimte van de woning, die nagenoeg gelijk is aan een sociale eengezinswoning. Met de nieuw te bouwen woningen zal dit anders zijn omdat deze woningen kleiner worden. Dit, verwacht men, zal de doorstroming ten goede komen. De woningen worden ook kleiner om de volledige grond en stichtingskosten te dekken. Wordt er met kleinere woningen ook rekening gehouden met het aantal bewoners per woning? Wordt er voor tweepersoonshuishoudens gebouwd? Wordt met kleiner bouwen ook bedoeld dat de huizen dicht op elkaar staan, dus minder grond eromheen? Ze heeft nog een vraag over het anti-speculatiebeding. Er wordt het woord ‘veelal’ gehanteerd en ze vraagt zich af wat er bedoeld wordt met ‘veelal’, want ze vindt dat vrijblijvend. Wanneer is het wel en wanneer is het niet? Uit de tekst heeft ze begrepen dat het weer aan bod komt in de actualisatie woonvisie 2019. Als ze het verkeerd begrepen heeft, dan hoort ze dat graag. Dan nog even het onderwerp duurzaamheid. Aan het eind van 2017 is het kader duurzaamheid gebiedsontwikkeling vast gesteld met de focus op energie, circulaire grondstoffen en klimaatadaptatie. In 2050 is Lansingerland energieneutraal. Dat is pas over 31 jaar. Wat GL betreft, mag het wel iets sneller, en decennium of 2. Dank u.

De voorzitter schorst de vergadering even, omdat er iets niet goed zit met de webcast.

Korte schorsing

Ook mevrouw Verhoef wil complimenten geven voor deze nota grondbeleid. Het is helder, de kaders zijn kort maar krachtig uitgelegd. Het blijft wel topline, maar dat was ook de bedoeling. Ze was zelf niet bij de beeldvorming, maar ze heeft vernomen, dat die duidelijk was, dus dank daarvoor. De PvdA heeft al jarenlang gehamerd op sneller bouwen. Om dat nu ineens niet meer te doen, zou vreemd zijn, maar wethouder Abee heeft meermalen verzekerd dat er diverse beperkende factoren zijn. Hier heeft de PvdA goed naar geluisterd, maar blijft er toch wel bij dat de bouwproductie van 400 woningen per jaar te laag is. Ook de heer Dieleman sprak al over de grote uitdagingen, de opgaven die zeker in de toekomst liggen. Ze wil daar meteen aan toevoegen: de oproep van de heer Dieleman om in de toekomst meer naar actief grondbeleid te gaan, kan de PvdA steunen. Toch blijft het een punt van zorg, dat in het verleden een actief grondbeleid gevoerd is en dat de gemeente grond bezit. De PvdA vindt dat de gemeente meer controle neemt om die grond verder te laten ontwikkelen. Minder afwachtend zijn op wat derden gaan doen. Het faciliteren is goed, maar toch kijken hoe men daar wat meer snelheid in kan krijgen. De vraag is: hoe kan de gemeente ontwikkelaars actiever naar zich toe trekken, zodat er sneller wordt gebouwd en de gemeente de maatschappelijke functie kan vervullen, namelijk voorzien in een diversiteit aan woningen? Bij de commissie ruimte zei de PvdA, dat het aantal lage sociale huurwoningen nog steeds een doorn in het oog is. De PvdA was niet verbaasd, zag het aankomen, maar was toch wel erg verontrust dat de provincie Zuid Holland heeft laten weten dat Lansingerland te weinig sociale huurwoningen heeft opgenomen in de plannen, die bij de provincie zijn ingediend. Dat zou zelfs gaan om ruim 2.000 sociale woningen minder in 2030 dan er volgens een evenwichtig scenario in de regio zouden moeten zijn. De PvdA is blij, dat het college heeft toegezegd om hier een bespreking over te hebben in de eerstvolgende commissie ruimte en dat er nog een reactie van het college op de brief van de provincie komt. Dan nog een punt, waar de PvdA nadruk op wil leggen in de nota. Dat gaat over de bedrijventerreinen; die kennen op dit moment een flinke groei; de vraag, de markt. Maar hierover staat relatief weinig in de nota. De PvdA wil benadrukken dat de PvdA het belangrijk vindt om goed in te zetten op voldoende gronden, voldoende ontwikkelmogelijkheden voor bedrijventerreinen. De PvdA is ook positief over het grondprijzenbeleid voor sociaal, starters en middenhuur. Dat is aangepast, zodat het woonaanbod voor woningzoekers in deze segmenten ook voor de langere termijn is verzekerd. Fijn, dat die nota daar rekening mee houdt. Ook goed dat het anti-speculatiebeding specifiek is opgenomen. Dan heeft ze daarbij nog een vraag. Hoe staat het nu met de gesprekken met 3B Wonen? Welke afspraken zijn er al gemaakt op het gebied van bouwen van sociale huurwoningen en starters middenhuur? Kan dat ook al worden meegenomen, die afspraken, in de nieuwe woonvisie die in 2019 wordt besproken? Tot slot nog een punt over kleinere woningen, waar mevrouw De Geus het ook al over had. Op zich kan kleiner wonen passend bij de prijzen een oplossing zijn. De PvdA wil wel benadrukken, dat het leefbaar moet blijven, dus geen konijnenhokken. Er valt op andere manieren op grond en stichtingskosten te bezuinigen, misschien op basis van locatie en ruimte om de huizen heen. Het punt groen, wat de CU noemt, had de PvdA ook op de lijst. Ook daar staat relatief weinig over in, terwijl in de inleiding wel wordt gesuggereerd dat daar aandacht voor zal zijn. In de tweede ronde kan daar gezamenlijk nog wel over gesproken worden. Dank u wel.

Mevrouw Van Olst vindt het heel fijn, dat de motie van WIJ van november verwerkt is in dit raadsvoorstel. Het onderzoeken of er speculatie plaats vindt, is moeilijk, zo niet onmogelijk. Dat heeft de wethouder bij de vorige commissie ruimte aan gegeven, in maart. Er wordt in ieder geval wel veelal naar gehandeld in dit beleid. Er wordt een aantal maatregelen genoemd, die ertoe moeten leiden dat meer goedkope woningen voor de bedoelde doelgroep gereserveerd blijven. Maximale indexatie, toewijzingsbeleid en afspraken over de termijn voor het beschikbaar blijven. Dit vindt WIJ nog redelijk zachte voorwaarden, maar begrijpelijk, want het zijn kaders. Maar voor het sociale en starters koopsegment wordt veelal een anti-speculatiebeding gehanteerd. Mevrouw De Geus zei het ook al. Deze voorwaarde spreekt WIJ uiteraard aan, maar waarom staat er ‘veelal’? Nu blijft het toch een zachtere voorwaarde. Ze vindt eigenlijk dat er bij een starterswoning of een sociale woning gewoon altijd een anti-speculatiebeding moet zijn. Het voorstel is: laat men het woord ‘veelal’ verwijderen. Kan de wethouder dit toezeggen of moet WIJ dit amenderen, eventueel met GL? Ze komt niets tegen over een starterslening, terwijl hier eerder wel over gesproken is in deze commissie. Tijdens de presentatie vroeg ze naar maatschappelijk gebonden eigendom. Dat schijnt niet meer te kunnen. De vraag is: hoe kan bewerkstelligd worden, dat goedkope woningen voor lange tijd goedkoop blijven? Misschien is het slim om daar eens een beeldvormende avond aan te wijden, zodat daarover gebrainstormd kan worden, misschien wel met 3B Wonen erbij of iets dergelijks. Dat was het, dank u.

De heer Ammerlaan vindt het een heldere, duidelijke nota. Bedankt, wethouder en ambtenaren. Het is goed geschreven. Er staat duidelijk aangegeven wat de komende 4 jaar gedaan wordt. Nieuw is de

categorie sociaal en starters middenhuur, dat bij de verkoop van grond afspraken worden gemaakt over de termijnen van 20 en 15 jaar. Dat vindt het CDA heel positief. Dat zou wel wat meer mogen zijn, maar hij heeft begrepen dat dat moeilijk in de markt is. Vraag aan het college: worden deze termijnen ook vastgelegd in anterieure exploitatieovereenkomsten, die met private partijen worden afgesloten? Ook staat in de nota dat bij alle categorieën, ook de vrije sector, het uitgangspunt is dat de woningen die op deze gronden worden gerealiseerd niet tegen bieding worden verkocht. Dat vindt het CDA een heel goede aanvulling om prijsopdrijving te voorkomen. Geldt dit voor elk project en wordt dit heel goed geborgd? Want ja, men verzint altijd weer wat. Als hij de nota grondbeleid vergelijkt met de nota van 4 jaar geleden, dan is de grootste verandering het overgaan van actief grondbeleid naar faciliterend grondbeleid. Zoals hier al gezegd is: dat geeft nogal wat veranderingen. Dat vraagt om een andere aanpak, een manier van werken, door de ambtelijke organisatie, denkt hij. Op blz.7 staat bij samenwerking minimaal aangegeven wat de faciliterende rol van de gemeente is. Er moet wel wat gebeuren, het gaat niet vanzelf. Het CDA zou hier graag een actieve rol van de gemeente willen zien weergegeven. Dat het iets ruimer omschreven wordt. Het beleid van de gemeente is vele jaren geweest, dat het realiseren van huizen op gronden in bezit van de gemeente op de eerste plaats kwamen en private partijen eigenlijk niet aan bod kwamen. Het nu gewijzigde beleid zou bijvoorbeeld kenbaar gemaakt kunnen worden aan alle private partijen die in het verleden kenbaar hebben gemaakt om te willen ontwikkelen. Ook zouden alle plaatselijke aannemers geïnformeerd kunnen worden. Dan hoeft de gemeente misschien nog geen grond te kopen, maar dan activeert de gemeente wel dat er wat meer gaat gebeuren. Hij heeft de volgende vragen aan collega-partijen en het college. Wat vindt men ervan om het gewijzigde grondbeleid actief kenbaar te maken aan private partijen? Is men het met het CDA eens, dat als private partijen met plannen voor woningbouw komen, de ambtelijke organisatie zich actief moet inspannen. De heer Dieleman heeft een late interruptie, want hij moest het echt even nazoeken. De heer Ammerlaan gaf aan, dat de vorige nota nog uitging van een actief grondbeleid. Hij kon zich dit haast niet voorstellen, gezien het moment waarop de vorige nota is vast gesteld. Ook daarin stond dat de gemeente voor een faciliterend grondbeleid ging. Dus dat is geen wijziging. In de vorige nota ging het al over faciliterend grondbeleid en daar gaat het nu weer over. Zijn opmerking hierover was, dat mogelijk in de toekomst weer een wijziging gedaan moet worden. De heer Ammerlaan denkt dat hij ongetwijfeld gelijk zal hebben. Zoals hij het interpreteerde en het hele verhaal las, en ook hier hoorde hij dat het toch weer wat meer naar actief beleid moet, want eerst was de gemeente actief en had nog vele gronden, maar die worden van lieverlee aardig bebouwd, dan zal die faciliterende rol belangrijker zijn. Dat betekent dat partijen wel geïnformeerd moeten worden dat er wat gaande is. De nota is niet wezenlijk anders, maar op hem komt het over alsof er toch echt een kentering is. Dat wordt ook aangegeven als er gezegd wordt dat er misschien toch nog weer wat anders gedaan moet worden. Dus zijn vraag is: is men het ermee eens, dat als er plannen komen, het bespoedigt moet worden. De markt is gespannen, er is veel vraag naar huizen. Als er iemand zou zijn, die wil bouwen, dan graag. Dank u.

De heer Van Santen sluit zich aan bij de mensen die complimenten maakten over de nota. De VVD is de laatste tijd wat kritischer ten opzichte van stukken die naar de raad gaan, maar dit stuk is kwalitatief van goed niveau. Bij de beeldvormingsavond kwam het op hem over dat de gemeente van een actief naar een faciliterend grondbeleid overging. Misschien dat de heer Ammerlaan het daar van heeft. Maar de VVD is er in elk geval blij mee, dat er geen actief grondbeleid is. Dan heeft hij 3 punten. Er staat in het stuk dat er ter besluitvorming onlangs een duurzaamheidsvisie is vast gesteld. Dat is volgens hem niet gebeurd, dus dat is een fout in de nota, maar hij hoort graag van de wethouder of hij dat verkeerd ziet. Dan hetzelfde punt als de heer Philippens m.b.t. de sociale woningbouw. Er worden wel allerlei zaken uit het coalitieakkoord genoemd, maar waarom staat er niet in de maximaal 20% sociale woningbouw? Dat vindt hij wel apart. Van de wethouder wil hij graag horen waarom dat er niet in staat. Tot slot de motie van WIJ uit november vorig. Die is al een paar keer aangehaald. Er staat dat er een onderzoek zou komen en dat dat besproken zou worden met de raad. Hij heeft geen onderzoek gezien of dat dat besproken is met de raad. Op zich vindt hij anti-speculatie in de sociale sector en een stadwoning op zich geen probleem, maar het gaat ook door naar de vrije sector. Er staat dat alleen zelfbewoning mogelijk is en niet als belegging. Heeft hij dat nu echt goed gelezen? Heeft de wethouder geen getallen in de gemeente, dat iemand eigenaar is van meerdere panden in onderverhuur of wat dan ook? Dat zou hij eerst uitgezocht willen hebben, of er een probleem is, voordat überhaupt het zware middel van anti-speculatie toegepast wordt. Dank u wel.

De heer Weerheijm bedankt voor het duidelijke stuk. Het was goed leesbaar. Het meeste is nu al gezegd, dus hij zal het een beetje kort houden. Ten eerste sluit D66 zich aan bij de opmerking van de heer Philippens, dat D66 het gat tussen die € 50.000 en € 200.000 ook niet helemaal begreep. Dus daar hoort D66 graag ook meer over. De discussie ging een beetje over sociale woningbouw, hoe dat tegen speculatie beschermd kan worden. Het is natuurlijk een heel complex probleem en D66 is blij dat hier aandacht aan wordt besteed in deze nota. Hij wil eindigen met een positief punt, wat te maken heeft met een geheime bijlage. D66 was blij om te zien, dat er ook een geredigeerde versie van die bijlage op

de openbare agenda te vinden was. Dat is naar de mening van D66 een goede stap voorwaarts in het kader van transparantie. Dank u wel.

Beantwoording wethouder

Wethouder Abee vindt het prettig te horen dat de meeste partijen complimenten hebben gemaakt. Die brengt de wethouder graag over. Een aantal mensen zit hier en die hebben de complimenten natuurlijk gelijk in hun zak gestoken, maar de wethouder zal het ook mee geven aan de mensen die hier niet kunnen zijn en hier graag hadden willen zijn. Dus dank daarvoor. In de richting van de heer Philippens: ja, vanzelfsprekend is het coalitieakkoord, en wat in het collegeprogramma staat, hierin onder gebracht. Dat heeft juist betrekking op die doorstroming, waarvan het college denkt dat dat één van het belangrijkste is om aan de onderkant de woningen voor de juiste mensen beschikbaar te krijgen. Vanzelfsprekend, zegt hij haast, dat het college dat gedaan heeft. Als het gaat om de 20% sociaal, ook gelijk in de richting van de heer Van Santen: in de nota grondbeleid gaat het over instrumenten, die men met elkaar vast stelt en kan hanteren. Dit zijn beleidsuitgangspunten; gezegd is dat 20% sociaal de bovengrens is in deze gemeente. Dat hoeft dus niet expliciet in de nota grondbeleid verwerkt te worden. Gevraagd wordt naar de situatie, waarover momenteel veel in de krant staat, en de wethouder kan zeggen dat wethouder Arends daar volop mee bezig is. Hij denkt dat de discussie echt in de commissie ruimte plaats vindt. Volgende maand wordt hier een agendapunt over opgenomen. De heer Van Santen merkt op, dat het nog niet bekend was toen de nota geschreven werd, die brief van de provincie. Maar de wethouder schrijft wel hoeveel woningen er in staan; dat staat ook in het coalitieakkoord. Waarom schrijft de wethouder dat er dan wel in? En niet die 20% max sociale woningen? Wethouder Abee denkt dat hij daar een punt heeft. Het had gekund. Hier gaat het ook over wat concretiseringen, die echt van toepassing zijn, omdat het deels opgebouwd is aan bestaande wijken, die gebouwd worden, deels nieuwe wijken, denk aan Wilderszijde. Op zich hoeft het aantal niet genoemd te worden, daar heeft hij een punt, maar voor de duidelijkheid leek het wel verstandig. Gezegd werd dat toen de nota geschreven werd de brief van de provincie nog niet bekend was, maar er lag natuurlijk wel een hele discussie over het middengebied en daar is de gemeente volop mee bezig met wat het bod namens de gemeente de inzet zou zijn. Dat liep. Maar hij denkt dat het echt in de commissie ruimte thuis hoort, bij zijn college. Voor de heer Dieleman was het lastig om wethouder Abee te onderbreken. De wethouder beaamt de woorden van de heer Van Santen en geeft ook zelf aan: maximaal 20% sociale huurwoningen. Dat herkent hij niet. Volgens hem is er afgesproken, dat de gemeente voor 20% gaat en niet voor maximaal 20%, want dan zou 15% ook voldoende zijn. Wethouder Abee zegt dat zijn vrouw ook altijd klaagt als hij te lang aan het woord blijft, maar de heer Dieleman heeft helemaal gelijk in zijn omschrijving rond de 20%. Zo ziet men maar, hoe ver hij van het terrein van zijn collega moet afblijven op dit moment. Maar hij heeft helemaal gelijk, de gemeente gaat voor 20% en niet maximaal 20%. De heer Philippens had een vraag gesteld over het instrumentarium, of dat voldoende is in de nota om die 20%, niet max, te behalen. Wethouder Abee denkt dat het instrumentarium, namelijk het kunnen sturen op de eigen gronduitgifte op Wilderzijde, voldoende is. Daar heeft de gemeente de juiste instrumenten mee. Als het gaat om die strategische aankopen, dan is € 200.000 inderdaad het getal. Maar als het gaat over sociale woningbouw, dan ligt dat bedrag natuurlijk lager. Daar komt het misverstand door, denkt hij. Hij probeert achteruit te spieken of het antwoord klopt, anders wordt hij straks gecorrigeerd. De kernwaarde groen, ja, dat is à la sociaal. Er is een beleid rondom groen. Het gaat vooral om de instrumenten die de gemeente wil hebben om het beleid handen en voeten te geven. Daar is groen, maar ook DIOS en LIOS; die moeten ook toegepast worden. Het gaat de heer Dieleman om hoofdstuk 3, het hoofdstuk kernwaarden Lansingerland. Daar staat dat men graag goed bereikbaar wil zijn, dat men een bepaalde hoeveelheid wil groeien, maar daar mist de CU de belangrijke kernwaarde groen in. Hij zou daar zijn weerslag kunnen krijgen, omdat het thuis hoort in het grondbeleid. Wethouder Abee probeert er straks nog even op terug te komen en anders in latere instantie. De term bovenwijks mocht in het verleden niet meer. Er is een aantal uitgangspunten. Zo zijn er onder bepaalde condities schijnbaar toch weer mogelijkheden om iets als een fonds bovenwijks in te vullen. Duidelijk is, dat dat alleen maar kan als de raad dat instelt, om het zo maar te zeggen. Dat zal de raad genoegen doen, maar daarover geen misverstand. En er zijn altijd beperkte mogelijkheden aanwezig en zal het helemaal in de BBV lijst moeten passen, dus daar zal het ook aan getoetst moeten worden. Maar als mogelijkheid bestaat het nog steeds. In het verleden, 4 jaar terug, zijn zoveel mogelijk bestemmingsreserves opgeheven om te voorkomen, dat er allemaal geldpotten waren, waar men weinig zicht meer op had. De heer Dieleman zegt dat het klopt, wat de wethouder zegt, maar het fonds bovenwijks is toen echt opgeheven, omdat het niet meer mocht. Hij kan het zich voorstellen, dat er allemaal regels aan zitten, maar hij zou het mooi vinden als bij de actualisatie van de grex een overzicht zit van de voorwaarden waaronder eventueel weer een fonds bovenwijks ingesteld kan worden, zodat daarover van gedachten gewisseld kan worden. Wethouder Abee vindt dit uitstekend. Dat is dan daarmee een toezegging. Als het gaat om actief en passief grondbeleid, dan denkt de wethouder dat de heer Dieleman gelijk had. Ook in de vorige nota was al afscheid genomen van het actieve grondbeleid en werd het faciliterend grondbeleid genoemd. Maar er staat wel ‘in

beginsel' bij. Dus in beginsel is de gemeente zeer terughoudend om nog actief grondbeleid te voeren. Maar er wordt nadrukkelijk bij gezegd, dat het uitgangspunt nog steeds faciliterend grondbeleid is, dus terughoudend grondbeleid. Er is wel degelijk voor te stellen, denk aan een bepaalde ontwikkeling rondom een winkelcentrum, waar de gemeente actief grondbeleid wil voeren, omdat men daar bepaalde doelen wil halen, die daarmee dichter bij zouden kunnen komen. In de jaren '90 deed de gemeente echt aan grootschalige uitleg, met name in Bergschenhoek en Berkel. Als men dat doet, zal er weer een ander instrument moeten zijn en het actieve grondbeleid weer omgedraaid moeten worden. Op dit moment is dat, met de verwachting naar de woningbouwopgave in de toekomst, niet reden om het faciliterend beleid als uitgangspunt te nemen en dus terughoudend te zijn met grondaankopen. Dan de vragen van mevrouw De Geus. Bij een koop is het mogelijk om een inkomenstoets te doen aan het begin. Als iemand een sociale woning koopt, die behoorlijk gesubsidieerd wordt vanuit de overheid, dan kan aan het begin een inkomenstoets gedaan worden. Bij huren kan een inkomenstoets gedaan worden, en ook na 5 jaar. Dan kan zo'n contractvorm toegepast worden, maar bij koop is dat niet mogelijk. De woningen kleiner, mevrouw Verhoef heeft het over konijnenhokken: in het verleden werden woningen gebouwd, waar mensen samen gingen wonen en kinderen kregen, dat mensen een stukje in de tuin gingen aanbouwen, een dakkapel voorop en een dakkapel achterop en dan was het toch mogelijk om in zo'n woning, die eigenlijk bedoeld was als starter, toch te blijven wonen met een gezin, hoe krap dat dan ook was. Wat hiermee bedoeld wordt is vooral: laat men ervoor zorgen dat er een woning gecreëerd wordt, die voor 1 of 2 mensen is. Als gezinsuitbreiding wenselijk is, dan wordt men min of meer genoodzaakt om te gaan verhuizen, niet omdat de woning te klein is. Mevrouw Verhoef vraagt: als men niet het geld heeft om te verhuizen naar een grotere woning en men aangewezen is op die sociale huurwoning of die kleine starterswoning en dan maar gewoon kinderen in een stapelbed legt. Wat doet men dan? Wethouder Abee denkt dat elk voorbeeld mank kan gaan. Hij heeft het over een starterswoning en daarbij is het per definitie de bedoeling dat men daarna ook doorgroeit. Dat is wat anders dan dat men in een sociale huurwoning moet kunnen blijven wonen. Dat is waarom sociale huurwoningen ook relatief groot gebouwd zijn, groter dan de starterswoningen en de vrije sectorwoningen. Het is ook een probleem om mensen die ooit in een sociale huurwoning begonnen zijn, om die door te laten stromen naar bijvoorbeeld een vrije sector woning, omdat die vaak kleiner zijn tegenover hogere lasten. Dan blijven mensen in hun grotere woning zitten. Mevrouw Verhoef wil er toch nog even op doorvragen. Die zinsnede over kleinere woningen, die meer passen bij de prijs, ging wel degelijk ook over sociale huurwoningen. Of heeft ze het niet goed gelezen? Dit was wel haar indruk, dat ook de sociale huurwoningen kleiner zouden moeten worden, dus dat mensen daar niet voor en prikje langer blijven wonen. Wethouder Abee zegt dat dit stukje primair de corporatie aan gaat. De heer Ruitenberg krijgt bericht van een kijker naar deze vergadering dat de webcam van de wethouder niet werkt. De voorzitter dacht dat alleen het beeld het niet doet. Dat doet het ook af en toe niet, niet van die groep daar, maar het geluid zou het wel doen. Wethouder Abee gaat verder met de vraag van mevrouw Verhoef over de sociale doelgroep. Dat is primair een zaak van de corporatie, maar ook de corporatie zegt dat juist het feit dat zij relatief grote woningen in de verhuur hebben, het doorstromen moeilijker maakt, omdat mensen er snel op achteruit gaan. In hoeverre een woningbouwcorporatie kleinere woningen wil bouwen: ze hebben altijd de doelgroep in de gaten, die kinderen krijgt. Hij kan zich niet voorstellen, dat een woningbouwvereniging zulke woningen bouwt. Belangrijk dat er over nagedacht moet worden, dat als er een starterwoning gebouwd wordt, deze ook puur voor starters bedoeld is. Als er gezinsuitbreiding is, dan moeten ze naar een sociale woning gaan, waar men met kinderen kan wonen, of zich genoodzaakt voelen om naar een grotere vrije sector woning te gaan. Dat m.b.t. het aantal woningen. De wethouder denkt zeker te weten, dat ook de corporatie die kleinere sociale woningbouw wil. Anti-speculatie is meestal, omdat er natuurlijk ook situaties zijn waarin particuliere eigenaren, door de gemeente zoveel mogelijk aangespoord, ook de goedkopere woningen bouwen. Daarbij zal geprobeerd worden om ook steeds die eis neer te leggen. Maar wel enige voorzichtigheid, omdat de gemeente nou eenmaal niet overal over gaat. De inzet is: zoveel mogelijk die woningen langdurig te bewaken en vast te leggen dat het niet na 5 jaar doorverkocht kan worden, maar de gemeente heeft het niet altijd helemaal voor het zeggen. Vandaar het woordje 'veelal'. De wethouder is het met mevrouw De Geus eens. De visie is door het college vast gesteld, de raad is er nog mee bezig, maar het college heeft het wel vast gesteld, de visie duurzaamheid. Daar staat 2050 in. Als dat 10 jaar korter kan, dan van harte. Daar moet men ook hartstikke aan mee werken, maar in het land is men het nog niet helemaal eens hoe dat moet gebeuren. De heer Dieleman merkt op, dat een stuk wat door de raad wordt vast gesteld, niet door het college wordt vast gesteld. Het raadsvoorstel wordt door het college vast gesteld, het stuk niet. Wethouder Abee zegt dat het stuk wel door het college wordt vast gesteld. Vervolgens wordt het aangeboden aan de raad. Een stuk kan alleen maar naar de raad als het college het heeft vast gesteld, anders zou hij zelf ook een stuk kunnen bedenken om naar de raad te doen. Het college stelt een stuk vast. Het is pas een geldende visie als de raad het heeft vast gesteld. Graag, om de doelstelling naar voren te halen, maar dan is er met elkaar nog wel wat meters te maken. Met het realisme van dit moment denkt het college dat 2050 nog een flinke kluif wordt, maar als het eerder kan, graag. De heer Van Santen ondersteunt nog even de vraag van de heer Dieleman. Er staat toch niet dat het college het heeft vast gesteld? Er staat dat de visie is vast

gesteld. Over het algemeen wordt de raad daar dan mee bedoeld. Wethouder Abee geeft hem gelijk, als dat er staat. Bedoeld is, dat het college het heeft vast gesteld. De tekst zal even geredigeerd worden. Mocht het er verkeerd in staan, en hij gaat ervan uit dat de heer Van Santen het juist gelezen heeft, dan wordt het aangepast. Die 400 woningen is een soort repeterend onderwerp tussen mevrouw Verhoef en hem. Er worden weer 400 woningen opgeschreven. Waarom? Op het ogenblik heeft men moeite genoeg om die woningen überhaupt te halen. Mogen dat er 800 worden? Zeker. Dat zou kunnen als een ontwikkeling als Wilderszijde volop in ontwikkeling gebracht wordt. Westpolder loopt nog. Dan zijn er twee grondexploitaties waarin dat aantal woningen tot stand zou kunnen komen. In de crisistijd zat men met diverse grondexploitaties, ook Meerpolder, op een hoger aantal. Nu gaat het vooral over Westpolder als het over grondexploitaties gaat, die nog in beweging zijn. Zeker, als er meerdere mogelijkheden zijn, de druk vanuit het rijk wordt best stevig om te zeggen: Lansingerland, kunt u er nog een tandje bij doen? Maar de wethouder zegt er dan ook bij: de gemeente is afhankelijk van marktpartijen, die de grond in handen hebben. Zij worden wel door de gemeente aangespoord. In de contracten heeft de gemeente zich financieel veilig gesteld door te zeggen: als je er langer over doet, betaal je ook zelf de rekening. Maar het zijn wel marktpartijen die dat bepalen. Dat is gelijk een antwoord richting de heer Ammerlaan. Mevrouw Verhoef wil toch nog even doorvragen. Ze begrijpt dat marktpartijen, die gronden in bezit hebben, aangespoord kunnen worden, maar uiteindelijk bepalen zij de snelheid en dat hangt van een aantal factoren af, zoals voldoende materieel enzovoorts. Maar ze las in het stuk ook, dat de gemeente binnen de lopende grondexploitaties beschikt over veel grond. Dan gaat zij ervan uit, dat dat grond is die niet verkocht is. Hoe wordt dat dan aan de man gebracht? Pro actief. Wethouder Abee legt uit, dat als er staat dat de gemeente beschikt over grond, dat grond is wat nog niet getransporteerd is. Om een idee te geven over Wilderszijde: het overgrote deel van de woningen die daar gebouwd gaan worden, toch zeker 2.500 is het uitgangspunt, weliswaar nog in bezit is, maar er zijn afspraken met de marktpartijen over gemaakt. Daar is het aantal woningen, wat de gemeente nog vrij kan toedelen, relatief beperkt. Hetzelfde geldt in zijn geheel voor Meerpolder. Een klein stukje nog, maar geen substantiële aantallen meer. Ook in Westpolder heeft een ontwikkelaar alle woningbouwrechten, om daar te bouwen. Waar aan gedacht moet worden als het gaat om gemeentelijke grond, dat is bij Bleiswijk. Daar zijn nog substantiële gronden, waar de gemeente over gaat, niet gebonden aan een ontwikkelaar. Neem aan, dat hoeft de gemeente heus niet in de krant te zetten, als daar plannen zijn, weet men dat en dan komen ze er als vliegen op af om zich aan te melden, dat ze daar geïnteresseerd in zijn. Vanzelfsprekend, als er iets komt, en zijn collega heeft hier vorige maand iets over gezegd, rondom andere plannen, komt men erop terug en dan zullen marktpartijen, die deels de gronden daar hebben, want ook in Bleiswijk hebben marktpartijen substantiële delen van de grond, die nog te ontwikkelen zou kunnen zijn naar woningbouw, maar dan gaan ze zich echt melden. De heer Ammerlaan gelooft het zeker, dat ze op honing af komen. Maar het kan geen kwaad. Er is jarenlang gezegd, dat men niet mag bouwen. Hij komt nog steeds aannemers tegen die denken dat er niets mag. Dat zijn best mensen, die wat zien en horen. Maar hij heeft meerdere aannemers gesproken en zij denken dat in Lansingerland niks mag, want ze bebouwen alleen hun eigen grond. Het kan geen kwaad om alle tandjes bij te zetten, omdat alle beetjes helpen. Dat denkt hij. Wethouder Abee meent hem weleens een voorbeeld te hebben horen zeggen van een aannemer die graag wil, alleen geen grond heeft. Ja, elke aannemer, net als een bakker die graag brood verkoopt, elke bakker wil graag brood verkopen, zo zal elke aannemer woningen willen bouwen. De aannemers die grond in bezit hebben, hebben de afgelopen jaren, ook toen de deur nog redelijk dicht was, regelmatig op de deur geklopt met de vraag of ze toch niet vast mochten bouwen. Natuurlijk zorgt de gemeente ervoor dat, als er ergens plannen komen, dit breed verspreid wordt. Maar het geluid zal het vooraf gaan. Mocht het nodig zijn, zal er natuurlijk wel over gepubliceerd worden. Dan het anti-speculatiebeding. Daar wordt het maximale gedaan wat kan. Startersleningen kent de gemeente tot noch toe niet. Dat is een beleidsuitgangspunt van de raad geweest, dat de gemeente geen startersleningen verstrekt. Sommige gemeenten hebben dat wel, sommige niet. Hier is ervoor gekozen om dat niet te doen. Hoe houdt men woningen bereikbaar? Mevrouw Van Olst vraagt of de wethouder kan aangeven wat hij van het idee van een starterslening vindt. Wethouder Abee vindt het lastig om dat te doen. De gemeente heeft instrumenten. Natuurlijk, een starterslening zou een instrument kunnen zijn, met een lage rente leningen verstrekken aan mensen, die het anders niet kunnen krijgen. Het wordt aan hem gevraagd, maar het is geen collegestandpunt, want anders was het wel opgeschreven, dan denkt hij dat het naar de toekomst toe, vooral richting duurzaamheid, er veel meer instrumenten nodig zullen zijn om te kijken waar mensen financieel of collectief niet mee kunnen, of daar geld op ingezet kan worden i.p.v. de starterslening. De rente is op dit moment uitermate laag. Als een starterslening niet verschaft kan worden, dan ligt het niet meer zozeer aan de rente, waar het instrument ooit voor ingezet was, maar het ligt dan meer in de verhouding inkomen en helaas hoge prijzen. De vraag is of de gemeentelijke overheid daarin moet willen interveniëren. Dat ligt niet echt op het gebied van een gemeente. In alle contracten wordt de anti-speculatie opgenomen. Niet meer tegen de hoogste prijs. Met marktpartijen wordt bepaald wat de hoogste prijs kan zijn. Dat probeert men maximaal uit te nutten, want de waarde komt ook de gemeente toe. Als het dan op een gegeven moment afgetikt is, dan kan niet daarna de hoogste bieder en de dikste portemonnee de woning weten te behalen. Dat is een keer mee gemaakt.

Geprobeerd is toen om er zo snel mogelijk gesprekken over aan te gaan. Dat wordt voortaan in het contract afgedicht. Mevrouw Van Olst vraagt of de wethouder nog één keer helder kan maken, waarom het woordje 'veelal' erbij moet staan. Het is net gezegd, maar het was haar niet helemaal duidelijk. Wethouder Abee legt uit, dat daar waar de gemeente de eisen kan stellen en er over gaat, daar zal de gemeente dat in 100% van de gevallen zeggen. Als er sociale woningbouw toegestaan wordt, dan zullen die eisen maximaal gesteld worden, met als uitgangspunt 100%. Maar er zijn ook projecten, waar particulieren de grond al bezitten en dan kan de gemeente het niet altijd afdwingen. Of misschien is het dan ook niet altijd redelijk om dat af te dwingen. Als iemand bijvoorbeeld een pand verbouwt tot 3 woningen, bijvoorbeeld. Zo moet het woord 'veelal' gezien worden. De inzet is dat altijd te proberen, maar het is niet altijd afdwingbaar of in redelijkheid. Mevrouw Van Olst moet ineens denken aan de Maalderij bij Treurniet, want daar komen ook starterswoningen in. Is dat een voorbeeld? Wethouder Abee vindt dat een voorbeeld, waarin het gelukt is. Maar de wethouder heeft op dit moment inhoudelijk te weinig kennis van dat dossier. Het is inhoudelijk gelukt om afspraken te maken. Als de gemeente erin mee moet gaan, dan vindt de gemeente dat ook sociale woningbouw een percentage moet krijgen. Op de Hordijk-locatie is dat ook afgedwongen. Dat zijn voorbeelden, waarbij het om particulieren ging, waarvan de gemeente heeft aangegeven te willen meewerken, maar dan wel onder die en die condities. De wethouder is al ingegaan op het gewijzigde grondbeleid. De duurzaamheidsvisie heeft hij ook gehad. Hij denkt dat hij alle vragen gehad heeft. De heer Van Santen vond dat de wethouder lekker bezig was over het anti-speculatiebeding. Hij had hier nog een vraag over gesteld in het kader van de vrije sector. Wethouder Abee legt uit, dat bij de vrije sector geen anti-speculatiebeding gedaan kan worden. Dat is ook niet wenselijk. Het gaat dan over een andere categorie, die gewoon zelf in staat geacht mag worden om de woning te kopen en zaken te doen. Bij sociale koop stopt de gemeente er echt geld in. En vooral ook bij de sociale huurwoningen is het echt belangrijk om dat zoveel mogelijk vast te leggen. Aan de andere kant: een corporatie als 3B Wonen is de eigen corporatie, om het zo maar te zeggen, die vooral gericht is op Lansingerland. Daar worden ook die eisen gesteld, maar dan heeft de gemeente met een andere partij te maken, die dat tot doelstelling heeft. De heer Van Santen begrijpt dit, maar hij leest toch iets als: bij uitgifte van grond in de vrije sector is dat bedoeld voor zelfbewoning en niet als belegging. Wethouder Abee heeft daar nu geen getallen van. Ook geen geluiden dat dat gebeurt, maar het is wel te zien in plaatsen rondom de gemeente heen, met name in grotere steden. Dit gebeurt en leidt tot een enorme prijsopdrijving, waardoor mensen geen woning kunnen bemachtigen. Op voorhand wordt ervoor gezorgd, dat als er zoiets zich zou voordoen, de gemeente daar enigszins op zou kunnen sturen. Natuurlijk zijn er partijen die woningen kopen om ze vervolgens te verhuren en niet zelf te bewonen. Dat is niet de groep die bedoeld wordt. Het gaat echt over particulieren, die woningen aankopen met het doel die tegen een zo hoog mogelijke prijs in de markt te zetten. Dat is niet altijd gunstig voor de bereikbaarheid van woningen voor mensen. De heer Van Santen hoort van de wethouder het excuus van omliggende steden. In steden is het misschien toch iets anders dan hier. De wethouder zegt ook, dat er geen aanwijzing is, dat dat nu gebeurt, maar hij wil het nu wel al opnemen. Stel, iemand wil een woning overdoen aan de kinderen, omdat dat fiscaal aantrekkelijk is. Zou dat dan niet meer kunnen? Wethouder Abee denkt dat dat andere situaties zijn. Van één op één zou inderdaad niet mogen, want dan is het een familiaire zaak. Maar in de grote steden is te zien dat huisjesmelkers enorme bezittingen opbouwen en die weg zetten tegen prijzen, die voor mensen van de doelgroep niet meer bereikbaar zijn. Dat wil het college voorkomen. Een olievlek breidt zich vaak uit. Waar het instrument in Rotterdam misschien wat uitgewerkt is, of het heel succesvol is, zal de neiging zijn om ook naar buurgemeenten te gaan kijken en dat wil men vooral voorkomen. Voorbeelden zoals de heer Van Santen noemt, zijn natuurlijk nooit de bedoeling. Er stond nog een vraag van mevrouw Verhoef aan de wethouder. In de nota staat diverse malen genoemd, dat er gesprekken zijn geweest, of nog zijn, met 3B Wonen. Welke afspraken zijn er inmiddels gemaakt op het gebied van bouwen van sociale huurwoningen en woningen voor starters middenhuur? Kan dat al worden vast gelegd in de woonvisie, die in 2019 wordt besproken, bijvoorbeeld? Wethouder Abee zegt dat deze vraag meer in de commissie ruimte plaats vindt. Hij weet dat er gesprekken zijn met corporaties, maar het hoort daar echt thuis, omdat het hier over het instrumentarium en het beleid. De wethouder wil nog op één ding terug komen. Er was wat misverstand over de duurzaamheidsvisie. De wethouder dacht gelezen te hebben, dat het college die vast stelt. De heer Van Santen leest iets anders. Bedoeld wordt de duurzame gebiedsontwikkeling. Die is door de raad februari vorig jaar vast gesteld. Dat zou mogelijk het misverstand kunnen zijn. Daar wordt in ieder geval naar verwezen in dat stuk. Hopelijk is het misverstand opgelost.

Tweede termijn

De heer Philippens bedankt de wethouder voor de goede en uitgebreide toelichting. Die strategische aankoop, het bedrag tussen de € 50.000 en € 200.000, is toch nog niet helemaal scherp. Of de wethouder hem daar nog wat meer in mee zou kunnen nemen. Dank u wel.

Mevrouw Van Olst heeft nog een vraag gesteld, die een beetje verviel in haar vraag aan de wethouder, maar ze heeft ook de overige partijen gevraagd hoe zij staan tegenover een beeldvormende brainstorm over hoe de betaalbare woningen behouden kunnen worden voor de kinderen van nu. Of vindt men dat niet nodig. De heer Dieleman heeft die vraag even laten liggen, want er wordt hier een nota grondbeleid behandeld. Dit soort vragen horen veel meer thuis bij woonbeleid. Het gaat hier om grond die de gemeente verkoopt voor bepaalde doelen. Niet over hoe woningen in de gemeente behouden blijven. Het gaat echt over grondverkoop. Prima om dat een keer te organiseren, maar niet als het over de nota grondbeleid gaat. Mevrouw Van Olst vindt het fijn, dat hij het een goed idee vindt. Ze snapt dat het hier niet helemaal thuis hoort, maar ze vindt het wel belangrijk, want uiteindelijk gaat het daar wel om. Dus vandaar haar vraag. Dank u.

Mevrouw Verhoef heeft toch nog een punt, wat nog niet beantwoord is. Ze vergat het net nog te noemen, maar ze heeft nog iets gezegd over de bedrijventerreinen. Het was ook geen vraag. Het valt haar op, dat er van alles is gezegd over gronden voor het bouwen van woningen, maar vrij weinig over de strategie of de precieze kaders voor de bedrijventerreinen. Of de wethouder daar nog iets over kan zeggen.

De heer Ammerlaan zegt tegen mevrouw Van Olst, dat het in een andere commissie thuis hoort, maar ook het CDA staat er achter. M.b.t. de houding, de manier van werken, bij de ambtelijke organisatie m.b.t. faciliterend: dat zou wat actiever mogen zijn. Daar heeft hij de wethouder nog niet over gehoord. Hij zei dat als er honing is, ze er allemaal op af komen. Bij de beeldvormende avond heeft hij al gezegd, dat het toch een andere tak van sport vraagt. Men is afhankelijk van wie er voor grond komt. Dan zou de ambtelijke organisatie daar toch op moeten anticiperen. Van tevoren weet de gemeente niet waar iemand wat wil gaan bouwen. Daar moet toch op gereageerd worden en men moet flexibel zijn, want als men de plannen zelf maakt is het makkelijker. Nu is de gemeente afhankelijk van de markt. Dat de afdeling er ook actief op ingaat en er flexibel mee omgaat, dat is toch wel heel belangrijk.

De heer Van Santen bedankt de wethouder voor de antwoorden. Hij zit toch nog in zijn maag met die motie. De motie is afgehandeld. De motie gaat over nieuwbouw. Er staat: er komt een onderzoek om te kijken of er sprake van is. De wethouder zegt dat hij geen aanwijzingen heeft. Dan zou hij zeggen, dat de motie niet op die manier uit te voeren is. Volgens hem is de motie nu verkeerd uitgevoerd en daar heeft hij moeite mee. De VVD zal het amenderen.

Beantwoording college tweede termijn

Wethouder Abee zegt richting de heer Philippens m.b.t. die bedragen: wat de bedoeling is, is dat het college bevoegd is tot € 200.000 aankopen te doen. Dus mandaat van het college, breder ingezet door de raad. Eigenlijk wordt niet meer gevraagd dan die € 200.000. De vraag m.b.t. die € 15.000 zal schriftelijk beantwoord worden. Als het gaat om de motie: de motie ging er vooral om hoe er omgegaan zou worden met anti-speculatie. Zijn er instrumenten genoeg en is er voldoende aandacht om ervoor te zorgen, dat woningen die linksom of rechtsom met subsidie weg gaan, met lage grondprijzen, dat die behouden blijven voor de doelgroep? Zo denkt de wethouder zich de motie te herinneren. Daar komt een aantal elementen uit naar voren. Hieruit komt naar voren, dat de gemeente een half jaar geleden geconfronteerd werd. De heer Van Santen heeft de motie wel voor zich. Het gaat echt alleen over nieuwbouwwoningen. Dus niet over de starters of over de sociale woningbouw. Dat is ook prima, maar het gaat over nieuwbouwwoningen. Laat men het daarbij houden. Wethouder Abee denkt dat nieuwbouwwoningen ook sociaal zijn, en ook de starterswoningen. De heer Van Santen schaart daar ook de vrije sector onder. Wethouder Abee vindt dat ook nieuwbouwwoningen. Hij heeft de tekst niet letterlijk in zijn hoofd. Wat met deze nota gedaan wordt, in lijn met hoe de raad daar in de motie over gesproken heeft, is: zoveel mogelijk ervoor zorgen dat de gemeente op allerlei anti-speculatiezaken vooruit loopt. Dat gebeurt bij het sociale element door het afsluiten van contracten, door inkomenstoetsen te doen, door afspraken te maken over het aantal jaar dat een woning sociaal moet blijven. Dat gebeurt ook door tegen ontwikkelaars te zeggen, dat er op een gegeven moment een prijs wordt afgesproken, en de gemeente probeert die zo maximaal hoog mogelijk te doen, en dat dat de prijs is waarvoor de grond ook weg gaat. Dan wordt er niet een avond van tevoren mee gespeculeerd, door mensen te laten bieden. Met name in de grote steden is te zien, dat met name in de vrije sectorwoningen een probleem komt, omdat partijen ze opkopen. Een vrije sectorwoning kan ook een huur hebben vanaf € 712. Hier probeert de wethouder op te anticiperen. Mocht zich dat hier gaan voordoen, dan hoeft de raad niet nog een jaar te wachten tot het aanpassen van het nieuwe beleid. Dan zijn er in ieder geval instrumenten om dat soort ongewenste zaken, althans, zo interpreteert hij de motie, om dat voor te zijn. Ook dat hoort in zijn beleving bij die motie. Mevrouw Verhoef heeft gelijk als ze zegt dat de bedrijventerreinen weinig aandacht hebben gekregen. Dat is ook maar een beetje gelukkig, omdat het loopt als een trein. Het loopt gigantisch voor. Binnenkort krijgt de raad er weer cijfers over te zien. Waar eerst de doelstelling 2,5 hectare per jaar was, en dit heel veel jaren lang niet

gehaald werd, worden er nu soms 10 hectaren in één keer verkocht en een optie voor nog eens 10 hectaren. Het gaat razendsnel, dus de aandacht die er voor bedrijventerreinen is, is nog steeds hartstikke groot, er zit nog steeds volop capaciteit op. Over grondprijzen heeft men ook kunnen lezen. Gelukkig maar, dat de bedrijventerreinen weinig aandacht behoeven, althans politiek, omdat het zo hard draait, dat er misschien snel nee verkocht moet worden. Dat zou heel spijtig zijn. Ook bij Bleizo loopt hij tegen situaties aan, dat een partij een enorme hoeveelheid meters zou willen reserveren en ervoor zou willen betalen, maar dat er nee verkocht moet worden, omdat het om 10 hectaren gaat. Echt grote zaken. Dan nog de vraag over de ambtelijke organisatie. De wethouder probeert hem echt te snappen, maar voor alle duidelijkheid: er wordt een visie vast gesteld en dan gaan de ambtenaren natuurlijk vanuit die visie werken, want dat is wat er met elkaar afgesproken is. Een ambtelijke organisatie, en zeker deze, is daar over het algemeen zeer loyaal in en het zou van de gekke zijn als dat niet zo was. Dus ook ambtelijk zullen ze, op het moment dat ze iets spaak zien lopen, richting college adviseren en richting deze portefeuillehouder, met de vraag of ze daar niet actiever in moeten optreden. De wethouder gaat ervan uit, dat het beleid, wat vast gesteld wordt, hier wordt uitgevoerd. Als er reden is om tussentijds te interveniëren of een extra tandje erbij, dan zal dat vanzelf gedaan worden. De heer Ammerlaan begrijpt uit deze woorden dat het antwoord ja is. Wethouder Abee vindt het uitstekend, als hij dit zo wil begrijpen. Daarmee hoopt de wethouder alle antwoorden gegeven te hebben. Dank u wel.

De voorzitter begrijpt dat er nog een stukje tekst aangepast zou moeten worden over visie, wie wat vast gesteld heef n.a.v. de vraag van de heer Van Santen. De voorzitter neemt aan, dat de wethouder met de griffie overlegt of het wel of niet aangepast moet worden. Hij constateert verder, dat het voorstel als hamerstuk behandeld kan worden in de raad. De heer Van Santen is hier nog niet helemaal uit. De voorzitter begrijpt, dat hij het als bespreekstuk geagendeerd wil hebben. Prima. Bespreekstuk. Waar gaat het om? De heer Van Santen zegt: het anti-speculatiebeding. De voorzitter merkt op, dat het dus over het anti-speculatiebeding gaat, dat wil de VVD nog in de raad bespreken. De heer Van Santen bedoelt met name de frase over het beleggen. Dat iemand blijkbaar niet een woning kan kopen voor zijn dochter of moeder.

6.b Nieuwe besluitvorming Achtervangovereenkomst gemeente Lansingerland - Waarborgfonds Sociale Woningbouw

De heer Ruitenberg zegt dat het over groot geld gaat bij dit soort voorstellen. Hij weet dat de raad altijd de neiging heeft om over groot geld heel weinig te zeggen. Bij het lezen van dit voorstel heeft hij nagedacht over worst-case-scenario's, wat moeilijk voor te stellen is, want iedereen kent 3B Wonen als een buitengewoon betrouwbare en solide partner. Toch moet het bij een voorstel als dit beoordeeld worden en moet nagedacht worden over scenario's waarbij ze dat in de toekomst niet meer zouden zijn. Toch is dat wat wel van de raad gevraagd wordt. De raad moet bedenken, dat er altijd een bepaald risico is, als de raad een vraag als dit voorgelegd krijgt. Als er geen enkel risico was, hoefde een bank ook geen garantstelling te hebben van wie dan ook om geld te lenen aan 3B Wonen. Dus er is blijkbaar een bepaalde mate van risico. Een klein risico, maar het is er wel. Wat ook van belang is bij het beoordelen van dit voorstel is: als men ergen garant voor wil staan, staat men dan garant voor iets wat beschouwd wordt als een kerntaak van de gemeente? Voor het CDA is het helder dat dat hier het geval is. Betaalbare woningen realiseren in voldoende mate, hoort bij de kerntaken van een gemeente, en dat doet de gemeente samen met 3B Wonen. Wel heeft het CDA 2 punten, waar het CDA graag duidelijkheid over zou willen hebben, voordat het CDA akkoord kan gaan met het geven van geen bewaar of bedenkingen voor deze garantstelling of achtervang. Stel, dat het worst-case-scenario uit komt en deze garantstelling wordt aangesproken. Wat gebeurt er dan met het bezit van 3B Wonen? Hij heeft gelezen, dat de gemeente voor 25% garant staat. 50% het rijk, 25% iedereen gezamenlijk en 25% de gemeente Lansingerland voor een maximum van € 190mln. Wat gebeurt er dan met het bezit? Wordt Lansingerland dan ook eigenaar van 25% van de waarde die 3B Wonen heeft, want hij neemt aan dat 3B Wonen in zo'n scenario niet meer bestaat. Hoe gaat dat in zijn werk? Heeft de gemeente zekerheidstellingen, dat de kerntaak van de gemeente uitgeoefend kan blijven worden als dat nodig is? Dat is het eerste. Het tweede heeft te maken met de voorgenomen fusie of de te onderzoeken fusie van 3B Wonen met de Goede Woning. Kan de gemeente spijkerhard juridisch vast leggen dat de gemeente nooit garant staat voor investeringen van 3B Wonen buiten Lansingerland? Of investeringen van 3B Wonen die niet te maken hebben met de kerntaken van een woningbouwcorporatie. De vraag aan het college is: Probeer een soort stresstest te organiseren, voorafgaand aan de besluitvorming rond deze fusie, dat de afspraken die hier voorgesteld worden, het vastleggen in prestatieafspraken, dat die stand houden ook in de meest extreme scenario's. Voordat de gemeente akkoord geeft op de voorgenomen fusie. Dat zijn zijn twee punten. Dank u wel.

De heer Azzouzi heeft een korte bijdrage namens de PvdA. De PvdA wil het college bedanken voor de stukken. Het is gebruikelijk dat gemeenten garant staan voor woningcorporaties. Zo kunnen doelstellingen m.b.t. de bouw en duurzaamheid deels gerealiseerd worden. De PvdA staat in principe

positief tegenover het voorstel, maar heeft wel een vraag. In het voorstel staat dat in het verleden geen beroep is gedaan op de gemeente voor de garantstelling. Men weet dat resultaten uit het verleden geen garantie bieden voor de toekomst. De vraag is: gelet op de omvang van de bedragen, welke sturingsinstrumenten heeft de gemeente om de financiële situatie van de woningcorporatie te monitoren, naast dit onderzoek van centraalfonds voor huisvesting? Dat was de vraag aan de wethouder.

De heer Ruitenberg zegt dat GL het in principe een prima stuk vindt. De risico's, al gememoreerd door de twee vorige sprekers, zijn ontzettend klein. In het stuk is te lezen, dat er ook tijdens de echte crisis geen aanspraak is gedaan op deze achtervangconstructie. En het heeft een triple A-rating, wat ook een goede aanbeveling is. Daarnaast is het heel belangrijk, dat het geld wat voornamelijk gebruikt wordt voor verduurzaming van de woningen en dat spreekt GL natuurlijk bijzonder aan, omdat dat hard nodig is. Verduurzaming is nodig. Echter, hij leest op blz.3 dat de gelimiteerde achtervangovereenkomst is gebonden aan 3B Wonen. Op het moment, dat zij fuseren en een andere naam krijgen, moet de achtervangovereenkomst opnieuw aangegaan worden. Mocht het nou niet wijzigen, dan hoeft dit niet. Nou is 3B Wonen hem heel erg lief en blijkbaar is de naam van 3B Wonen ook heel erg geliefd, dat deze naam tientallen miljoenen waard is. Hij vindt het vreemd, en hij wil graag weten of het mogelijk is, dat als men gaat fuseren en ongeveer 25% meer woningen gaat beheren, want het zouden dan 1.400 woningen in 110 (..) zijn, of het dan niet mogelijk is om alsnog een nieuwe achtervangovereenkomst af te sluiten. Dank u wel.

De heer Philippens merkt op dat de risico's en voordelen al besproken zijn. Daar gaat hij niet verder over uitweiden. Wel had hij nog een vraagje. In het stuk las hij, dat die achtervangovereenkomst verplicht is. In welke mate kan de raad hier iets over zeggen? Even naar de reactie van de wethouder nu.

Wethouder Abee geeft de heer Ruitenberg van het CDA gelijk, dat kleine bedragen vaak behapbaarder zijn en als het om dit soort bedragen gaat, dat het dan allemaal moeilijker voorstelbaar is. Het is volstrekt helder, dat als er een fusie plaats vindt met een naamsverandering, de heer Ruijtenberg van GL heeft dat prima verwoord, er eigenlijk niets aan de hand is, dan moet het sowieso weer langs de raad en dan kan de raad weer opnieuw eisen stellen. Dat geeft ook aan, dat de gemeente ook niet helemaal verplicht is om perse dat waarborg te stellen. Maar dan moet men zich realiseren, dat de corporatie ook niet meer zou kunnen functioneren als de gemeente op geen enkele manier garant staat. Het zit natuurlijk wel in het systeem. De heer Ruitenberg van het CDA geeft aan, dat er goed naar gekeken moet worden. Als de gemeente garant staat voor een extra bedrag, wordt er dan wel goed gekeken dat dat voor de eigen gemeente bedoeld is, omdat het natuurlijk niet de bedoeling is om risico te lopen op een project in Rotterdam. De corporatie is het overigens helemaal eens met de gemeente, hier zijn gesprekken over geweest. De corporatie vindt ook dat waar de gemeente garant voor staat via die waarborg, dat dat ook specifiek betrekking zou moeten hebben op Lansingerland. Dat moet zoveel mogelijk afgedekt worden. Ook al is de kans op een faillissement klein, bij Vestia ging het om heel grote bedragen, maar ook toen is die tertiaire zekerheid nooit aan de orde geweest. De heer Ruitenberg vraagt of de gemeente eigenaar wordt voor 25%, maar dat kan de wethouder zich niet voorstellen. Eerst zijn er andere partijen, mede corporaties, die via andere zekerheden dat ook moeten afdekken. Als er al veel geld in gestopt is door andere corporaties, denkt de wethouder niet dat de gemeente het eigendom van 25% zou krijgen. Dat kan hij zich niet voorstellen. Het is ook de vraag of de gemeente dat zou moeten willen, want iets wat klaarblijkelijk niet goed liep wordt dan op de nek gehaald en daar zijn corporaties als geen ander toe in staat, om als er iets fout is gegaan, om dat ook weer te herstellen. De vinger moet aan de pols gehouden worden. Als er gebruik gemaakt wordt van de waarborg, moeten er goede eisen gesteld worden, en veilig gesteld moet worden dat het om Lansingerland gaat. Als er een naamsverandering is, komt het sowieso via de raad terug en dan zijn er mogelijkheden om te kijken of het college het voorwerk goed gedaan heeft. De wethouder denkt dat het risico klein is, maar ze doen zich voor. De heer Ruitenberg begrijpt, dat het risico klein is, maar als het er niet was, werd dit niet gevraagd. Men kan wel proberen, die afspraken zo goed mogelijk vast te leggen, dat het alleen geldt voor investeringen in Lansingerland, maar de vraag is of dat stand houdt als er een extreme situatie is. Dat is zijn vraag om een stresstest. Zelfs onder de meest extreme omstandigheden, blijft dan zo'n afspraak tussen de gemeente en 3B Wonen geldig? Dat is eigenlijk zijn vraag. Dat is de vraag van de stresstest, voordat het CDA akkoord gaat met zo'n fusie, dat de juristen eerst getest hebben of het echt volledig juridisch hufterproof is, om het maar zo te zeggen. Wethouder Abee denkt dat hij dat niet als toezegging doet, want dan gaat men het college weer 3 jaar achtervolgen. Het is volstrekt helder. Op het moment dat zo'n traject zich voor doet en het komt in de raad, dan mag de raad ervan uit gaan, dat dit soort zaken goed en grondig bekeken zijn voordat het in de raad komt, en dat er een juridische stresstest op los gelaten is, om maar die woorden te gebruiken. De heer Ruitenberg bedoelt niet alleen als het naar de raad komt, maar ook als de naam helemaal niet veranderd wordt en er gewoon een fusie is gekomen. Daarop heeft het college instemmingsbevoegdheid en daar kan het college de eis aan stellen: wij willen 100% zeker weten, dat er onder geen enkele omstandigheid garant gestaan wordt voor projecten in

Rotterdam. Wethouder Abee denkt dan dat het toch wel goed zou zijn, om dat in een zienswijze van de raad vast te leggen. Dat kan de raad aangeven en kan het college mee nemen in de zienswijze richting het Waarborgfonds. Hij zou het zich kunnen voorstellen dat dat vanuit de raad een prima suggestie is. De heer Ruitenberg hoort dan toch een toezegging, terwijl hij weet dat de wethouder daar tegenwoordig een hekel aan heeft. Als er sprake zou zijn van een fusie, als het daadwerkelijk door gaat, dat de raad dan altijd eerst een zienswijze indient. Wethouder Abee zegt: tweeledig. Op het moment, dat het aan de orde is, dan mag de raad ervan uit gaan, dat, ook gehoord hebbende de discussie, het college zijn verantwoordelijkheden zal nemen en goed op de zaak zal letten. Zo nodig, en hij denkt dat dat nodig is, zal juridisch advies ingewonnen worden en ook financieel advies. Dat is één. Dat mag de raad van het college verwachten, zonder dat dat een toezegging hoeft te zijn. Men mag verwachten van een goed bestuur, dat dat gedaan wordt. Een tweede punt is: er wordt gevraagd om zienswijzen, of de raad een zienswijze zou willen indienen. De wethouder kan het zich voorstellen, dat dat in een zienswijze wordt verwoord. Hij ziet dat er behoefte is om er enige ambtelijke woorden aan toe te voegen. Misschien wel hele wijze woorden. Als de voorzitter daar de gelegenheid voor geeft, wil hij graag de ambtelijke ondersteuning hier ruimte voor willen geven.

De ambtenaar legt uit, dat er bij een fusie altijd een zienswijze aan de gemeente wordt gevraagd. Dat is in principe bij het college. Havensteder wil met een heel klein clubje van 100 woningen in Rotterdam fuseren. Dat heeft verder helemaal geen impact. Het college moet er nog over beslissen, maar dat soort zienswijzen worden ook gedaan. Een huurdersorganisatie heeft ook echt instemmingsrecht, dus dat gaat nog wel wat verder. Maar als daar sprake van zou zijn bij 3B Wonen, ze zijn het nu nog aan het onderzoeken, dan ligt het voor de hand, omdat het de lokale corporatie is, dat de raad daarin ook gekend wordt. Maar vaak is er een korte termijn van reactie bij dat soort fusies, dus hoe dat praktisch gaat, maar in principe brengt het college een zienswijze in. De huurdersorganisatie heeft echt instemmingsrechten.

De heer Ruitenberg ervaart het toch als een toezegging. Misschien kan het dan als een door hem ervaren toezegging op de toezeggingenlijst opgenomen worden. Wethouder Abee gaat er gewoon een toezegging van maken. Hij begrijpt wel, dat zijn positie a.s. dinsdag in het college wel wat lastiger wordt.

De heer Azzouzi had een vraag, los van de fusie. Of bij reguliere omstandigheden de gemeente juridische instrumenten heeft om de financiële positie van de corporatie te kunnen beoordelen. Wethouder Abee geeft aan, dat het inmiddels een flink aantal jaar geleden is, dat de gemeente inderdaad daar een zware verantwoordelijkheid in had. Die is juist gestopt. Het zijn de gezamenlijke corporaties en andere belangenorganisaties, die dat checken. De gemeente heeft daar nu geen rol meer in om dat in het reguliere proces te controleren. Dat is wat anders als waar de heer Ruitenberg de toezegging over gekregen heeft. Dank u wel.

Het is de heer Ruijtenberg toch nog niet helemaal duidelijk waarom er wel een nieuwe achtervangovereenkomst gesloten moet worden op het moment dat men gaat fuseren, maar men behoudt de naam 3B Wonen. Maar Nee, het is net andersom. Er hoeft geen nieuwe overeenkomst gesloten te worden als er gefuseerd wordt en men behoudt de naam 3B Wonen. Stel, dat er een fusie komt met Rotschild, hij noemt maar wat, en men behoudt de naam 3B Wonen, dan hoeft er geen nieuwe overeenkomst gesloten te worden. Dat vindt hij bijzonder.

Wethouder Abee is het met hem eens, dat dat bijzonder is. Maar klaarblijkelijk is dat wel de regelgeving. Zodra de naam maar een lettertje verandert, dan gaat het naar de raad. Als ze het niet veranderen dan is dat klaarblijkelijk niet nodig. Dat is expliciet zo. Eens, dat daar vraagtekens bij te zetten zijn, maar het is vigerende regelgeving. Maar hij is het eens, dat het een wat vreemde constructie is, want hij zou zeggen, dat het altijd zo zou moeten zijn.

Mevrouw Van Olst heeft daar toch een vraag over. Misschien een beetje gekke vraag, want het gaat natuurlijk om een hele portefeuille van zo'n woningbouwvereniging, maar zou de gemeente er geen hypothecaire inschrijving op kunnen doen? Dan wordt de gemeente een soort eigenaar als het mis gaat. Wethouder Abee moet het antwoord schuldig blijven. Hij denkt dat dat niet kan, maar hij weet het antwoord niet. Hem lijkt het niet gewenst, want dan gaat men nogal wat aan. Hij zal kijken of er iets zekerheid over verkregen kan worden, maar het lijkt hem haast niet mogelijk. Hij zal proberen het helder te krijgen in een brief aan de raad.

De voorzitter constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Hij vindt het knap van de wethouder, dat hij een toezegging gedaan heeft, want dat is toch een soort wereldwonder om dat gedaan te krijgen in deze raadszaal. De voorzitter vraagt of het onderwerp als hamerstuk naar de raad kan. De heer Ruijtenberg vindt van niet. Hij wil het voorlopig op de lijst van bespreekpunten zetten,

omdat hij voor zichzelf de tijd wil hebben om wat meer duidelijkheid hebben, hoewel hij de wethouder op zijn woord gelooft. Hij wil kijken of het eventueel als een wens of een bedenking op de lijst gezet kan worden. De voorzitter begrijpt dat het over die fusie en naamsverandering gaat. De heer Ruijtenberg bedoelt dat. De voorzitter constateert dat het voorstel met die aantekening als bespreekstuk behandeld kan worden in de raad.

7a. Actualiteiten uit het college

Burgemeester Van de Stadt zit ondertussen met twee apparaten, want hij wil even een beeld delen over vrijdagavond. In de media was te lezen over een vechtpartij op de kermis. Even zonder commentaar. De berichtgeving op de website luidt: wat is begonnen als een opstootje mondde uit op een vechtpartij tussen tientallen jongeren op het terrein van de kermis. De politie kwam direct met meerdere eenheden ter plaatse. Ze hebben direct meerdere getuigen gesproken, waarop de politie even later met meerdere agenten het terrein op ging om een persoon te zoeken. Nadat de agenten de mogelijke verdachte hadden gevonden en mee namen, begonnen tientallen jongeren zich ermee te bemoeien en keerden zich tegen de politieagenten. Om de rust terug te krijgen vormde de politie een linie, waarbij ook twee politiehonden ingezet werden. Na enige tijd besloten de agenten zich terug te trekken en op de achtergrond te blijven. Hierna was de rust weer wedergekeerd. Zo staat het op de website. Het verslag van de politie is: Er was ruzie op de kermis, die nu blijkt al een paar dagen in wording was. Collega's waren voor de kermis in dienst en in de buurt. Wij, de politie die later aankomt, die dit schrijft, noodhulp en plaatselijke brigadiers, waren ter plaatse na de vechtpartij. Vogels gevlogen. Wij spreken op kermis van de getuigen door plaatselijke brigadier. Hij is afgeschermd door collega's in linie. Dat is de foto. De linie heeft niet opgetreden. Toen de aanwezigheid van de politie reactie begon te krijgen als een rode lap op de stier, zijn collega's terug getrokken. Dat zijn wel twee verschillende beelden in de ogen van de burgemeester. Hij geeft het gewoon aan de commissie mee. Als men zulke berichten af en toe leest, valt het soms ook gewoon mee. Het was een vechtpartij tussen jongeren, die toevallig op de kermis plaats vond. De kermisexploitant heeft heel goed mee gewerkt waar jongeren problemen veroorzaakten. Dat is iets wat men bij kermissen af en toe weleens ziet. Hij herinnert het ook uit zijn eigen jeugd en dat is al heel lang geleden. Hij weet toevallig van iemand hier aanwezig, dat haar dochter op de kermis was en niet gemerkt heeft. De burgemeester geeft even mee, dat het lastig is als berichten in de media komen, die niet stroken met het verslag van de politie. Dan nog een tweede punt. Tijdens de vergadering is de burgemeester zo onbeleefd geweest om te twitteren en een aantal raadsleden ook, heeft hij gemerkt, maar hij noemt geen namen. Er zijn vanmiddag teksten verschenen in het Annie M.G. Schmidtpark van een zeer onaangenaam en beledigend karakter. De gemeente heeft er gelijk tegen opgetreden. De burgemeester kan zeggen dat ongeacht de aard van beledigen of kwetsende opmerkingen en ongeacht de persoon of doelgroep, die daar onderdeel van is: als iemand zoiets ziet, meldt het de gemeente. De gemeente zal het altijd direct verwijderen. Dank u wel.

Wethouder Abee wilde graag even wat informatie geven over de leiding over oost. Men heeft daar het e.e.a. over kunnen lezen. Dinsdag is er een bijeenkomst geweest bij de MRDH, waarin mensen wat gezegd hebben, wat geroepen hebben. Vanuit deze gemeente hecht men er een groot belang aan, dat de leiding over oost er komt en zoals het er naar uit ziet, komt die er ook, althans, als een aantal trajecten goed loopt. Ook vanuit het Oostland, inclusief Zoetermeer, niet alleen vanuit Lansingerland, is gezegd dat het goed zou zijn om die leiding een extra dimensionering mee te geven, een grotere dimensionering, waardoor men zeker weet dat de glastuinbouw daarop aangesloten kan worden, maar dat men ook volop de ruimte heeft om in de toekomst daar woonwijken op aan te sluiten als dat tot de juiste verwarming van woningen zou kunnen leiden. Daarover is men volop in gesprek geweest in een enorme tijdsdruk, omdat men geprobeerd heeft aan tafel te komen met partijen, zoals het warmtebedrijf Rotterdam, waar de gemeente Rotterdam voor 92% eigenaar is. Maar ook met de provincie, die niet alleen maar een overheid is, maar ook als overheid soms aandelen bezit in het warmtebedrijf Rotterdam, dus dat maakt het soms weleens lastig. Heeft men nu met de provincie als overheidsinstelling te maken of de provincie als overheidsinstelling en aandeelhouder? Die gesprekken verliepen goed, maar daarmee wel heel complex. Dat heeft er op dit moment nog niet toe geleid, dat er duidelijkheid is. Enerzijds had dat te maken met of er een vraag kwam rondom de financiële garantstelling, die redelijkerwijs de slagkracht van gemeenten te boven ging, maar ook niet op basis van feiten en gegevens te controleren was. Vandaar dat de raad ook geen voorstel gekregen heeft, omdat het niet aan de hand is. Wel is opgeschaald naar het ministerie, daar is vorige week en vanmorgen mee gesproken. Dat heeft ertoe geleid, dat in ieder geval een aantal trajecten nu goed verkend gaan worden rondom mogelijkheden van die leiding. Maar helaas is er nog geen positief nieuws te melden over het feit, dat die 500-leiding er gaat komen. De wethouder denkt dat dit nog een tijd zo blijft. Men is bezig met een brief en die bereikt de raad op korte termijn, maar het leek de wethouder goed, zeker als er op bijeenkomsten over gesproken wordt, dat de commissie even geïnformeerd wordt, maar hij verwacht dat er eind van deze week nog een brief komt, zodat de raad weet wat de stand van zaken is. De inzet is en blijft: er moet een leiding zijn die toekomstgericht is en er voor zorgt dat de doelstellingen van 2050 zoveel mogelijk naar voren gehaald

worden. De wethouder is er nog steeds van overtuigd, dat die warmteleiding, warmte uit de haven, daarvoor een heel belangrijk instrument is. Dat wilde de wethouder even zeggen.

De heer Van Doorn raakte getriggerd, omdat de wethouder ook in gesprek is met het rijk. Aangezien dat graag een groen kabinet wil zijn: hoe is daarop gereageerd op de vraag dat zij garant gaan staan voor dit verzoek? Wethouder Abee had hier taart uitgedeeld als dat zo was. Het is wel heel complex. Het heeft ook met leidingen over midden te maken. Anderhalve week geleden is geconstateerd, dat er het gevoel was dat de leiding over oost nog onvoldoende op het netvlies stond bij het ministerie. Dat gesprek heeft ertoe geleid dat men overtuigd is geraakt en dat er vanmorgen afspraken gemaakt zijn hoe de rollen zijn van de verschillende partijen. De wethouder heeft er vertrouwen in dat het ministerie in ieder geval de blik, naast de leiding over midden, ook op de leiding over oost heeft. Zal het ministerie nodig zijn oplossingen in de toekomst? De wethouder denkt dat dat haast niet anders kan. Dank u wel.

7b. Actualiteiten uit de commissie
Geen opmerkingen.

7c. Verbonden partijen
De voorzitter wijst op het verslag van de commissie economisch vestigingsklimaat. De heer Dieleman merkt op, dat de commissie een verslag heeft gehad van de commissie economisch vestigingsklimaat, zoals de voorzitter al terecht zei. Volgende week wordt er weer vergaderd, op woensdagavond. Dan wordt het programma ‘Yes, Delft’ behandeld. Hij heeft geen idee wat het is, maar dat gaat hij de komende dagen lezen. Ook wordt de verstedelijkingsopgave behandeld, samen met de commissie vervoersautoriteit. Komende maandag is er klankbordgroep MRDH om dat met elkaar voor te bereiden. Input van andere raadsleden is uiteraard meer dan welkom.

8. Rondvraag en sluiting
De voorzitter dankt aanwezigen voor alle inbreng. Hij sluit de vergadering om 21.40 uur. Fijne avond.

Verslag opgesteld door Marianne Jansen, Lothassa Secretarie, met behulp van geluidsopname.

Raadsvoorstel

Datum Raad
23 mei 2019

Portefeuillehouder
Simon Fortuyn

Registratienummer
BR1900026

Onderwerp
Besluit deelname initiatieven van het Lansingerlands Initiatief aan ‘Verkiezing Lansingerlands Initiatief’

Gevraagde beslissing

1. De initiatieven ‘Pleisterplaats De Hichte’, ‘Plukberm of Eetbare Ruimte’, ‘Kringmarkt’ en ‘Terughalen Vrachtschuit’ door te laten gaan naar de burgerpeiling ‘Verkiezing Lansingerlands Initiatief’.
2. Initiatief ‘Voedingsadvies op school’ niet door te laten gaan naar de burgerpeiling ‘Verkiezing Lansingerlands Initiatief’.

Samenvatting
Vanaf 2017 kunnen inwoners ideeën indienen via het Lansingerlands Initiatief. De eerste editie was een pilotjaar. De evaluatie van deze pilot (T18.10632) gaf aanleiding om de regelgeving aan te passen en verbeterpunten door te voeren. Op 27 september 2018 heeft de gemeenteraad ingestemd met de ‘Nadere subsidieregels inzake het Lansingerlands Initiatief’ behorende bij de Algemene Subsidieverordening (T18.10636) hierna ook te noemen: de subsidieregels.
Met de komst van het Lansingerlands Initiatief 2018 is de procedure verbeterd. Hierdoor is het voor initiatiefnemers duidelijker wat er van hen wordt verwacht bij het indienen van een aanvraag voor het Lansingerlands Initiatief. De begeleiding en informatievoorziening aan de voorkant is geïntensiveerd, waardoor de kans op onjuiste verwachtingen bij initiatiefnemers is verkleind. Alleen voldragen, kansrijke initiatieven doen mee aan de burgerpeiling ‘Verkiezing Lansingerlands Initiatief’ (hierna: de verkiezing). De uitslag van de verkiezing is bindend.

Vijf initiatiefnemers hebben een Plan van Aanpak uitgewerkt. Op 14 februari hebben deze initiatiefnemers hun plan gepitcht aan de gemeenteraad. Deze initiatieven zijn, met de inbreng van vakspecialisten, getoetst aan de criteria en voorwaarden die vermeld staan in de subsidieregels.

Het college adviseert de initiatieven ‘Pleisterplaats De Hichte’ en ‘Plukberm of Eetbare Ruimte’, door te laten gaan naar de verkiezing omdat zij voldoen aan de criteria en voorwaarden die vermeld staan in de subsidieregels.
Het college adviseert de initiatieven ‘Kringmarkt’ en ‘Terughalen Vrachtschuit’, ondanks het feit ze in overwegende mate voldoen aan de criteria en voorwaarden van de subsidieregels, door te laten gaan naar de verkiezing. De ‘Kringmarkt’ vanwege de duurzame en sociale meerwaarde voor Lansingerland en omdat het initiatief past binnen de vastgestelde centrumvisie Bergschenhoek. Het initiatief ‘Terughalen Vrachtschuit’ vanwege de sociale functie en de cultuurhistorische waarde voor Berkel en Rodenrijs.

Wel heeft het college een aantal kanttekeningen:
Kringmarkt: Het is onduidelijk of dit initiatief een (meerjarige) kans van slagen heeft en de financiering is niet volledig onderbouwd.
Terughalen vrachtschuit: De financiering van dit initiatief is niet volledig onderbouwd en er zijn nog procedures te doorlopen.

Het college adviseert het initiatief 'Voedingsadvies op school' niet door te laten gaan naar de verkiezing. Dit initiatief valt af door een duidelijke relatie tussen het initiatief en het privé – en commercieel belang van de initiatiefnemer.

Financiële consequenties
Voor het Lansingerlands Initiatief 2018/2019 is een bedrag van € 61.155,- (1 euro per inwoner) beschikbaar. Het college verleent op basis van de uitslag van de verkiezing de aangevraagde subsidie. Een aangevraagde subsidie is maximaal 50% van de benodigde kosten voor de uitwerking van het initiatief.
Indien het initiatief met de meeste stemmen niet leidt tot uitputting van het subsidieplafond (circa € 61.155,-), dan kan het overgebleven bedrag worden aangewend voor het initiatief dat in de verkiezing als tweede is geëindigd en zo verder. Mocht blijken dat het overgebleven bedrag lager is dan het aangevraagde subsidiebedrag van de volgende initiatiefnemer, dan volgt een gesprek tussen de gemeente en de initiatiefnemer om te kijken of het initiatief nog wel uitvoerbaar is.

Verdere procedure
- Het collegebesluit (toetsing en advisering) is persoonlijk gedeeld met de betrokken initiatiefnemers.
- De Commissie Algemeen Bestuur bespreekt het raadsvoorstel op 8 mei 2019.
- De gemeenteraad neemt vervolgens op 23 mei het definitieve besluit.
- Neemt de raad het voorstel van het college over, dan neemt het college een (weigerings)besluit op de subsidieaanvraag van initiatief 'Voedingsadvies op school'.
- In juni 2019 vindt voor de overgebleven vier initiatieven de verkiezing plaats. Inwoners kunnen dan via een webpagina stemmen op hun favoriet.
- De burgemeester maakt op 17 juli de winnaar(s) van de peiling bekend, tijdens een feestelijke avond.
- Het college stelt na de uitslag van de verkiezing subsidiebeschikkingen op. Hierin kan het college voorwaardelijke bepalingen opnemen over de te doorlopen procedures voor financiering. Een voorwaardelijke bepaling is iets waaraan moet worden voldaan, voordat er tot uitbetaling wordt overgegaan.

Juridische aspecten
- Nadere subsidieregels inzake het Lansingerlands Initiatief behorende bij de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018 (T18.10636)
- De Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018 (T16.10390)

Extern draagvlak/burgerparticipatie
Het Lansingerlands Initiatief is een belangrijk onderdeel van het toepassen van burgerparticipatie door de gemeente Lansingerland. Via de Verkiezing Lansingerlands Initiatief kunnen inwoners stemmen op hun favoriete initiatief. Door de stemming van de inwoners wordt het draagvlak voor de initiatieven zichtbaar.

Duurzaamheid
De inwoners willen met hun initiatieven duurzame verbeteringen aan hun woon- en leefomgeving aanbrengen.

Bijlagen
- Nadere subsidieregels inzake het Lansingerlands Initiatief, T18.10636
- Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018, T16.10390
- Toets initiatieven Lansingerlands Initiatief 2018/2019, T19.02913
- Plan van Aanpak initiatiefnemer: Plukberm of Eetbare Ruimte, T19.03006
- Plan van Aanpak initiatiefnemer: Terughalen Vrachtschuit, T19.03008
- Plan van Aanpak initiatiefnemer: Project Voedingsadvies op School (VOS), T19.03009
- Plan van Aanpak initiatiefnemers: Pleisterplaats De Hichte, T19.03010
- Plan van Aanpak initiatiefnemer: Kringmarkt, T19.03028
- Kringmarkt offertes toezegging intentieverklaring, T19.03739
  – staat in iBabsmap persoonsgegevens
- Pleisterplaats De Hichte offertes, T19.03755
  – staat in iBabsmap persoonsgegevens
- Plukberm en eetbare ruimte offerte beplantingsvoorstel, T19.03741
  – staat in iBabsmap persoonsgegevens
- Voedingsadvies op school offertes, T19.03742
  – staat in iBabsmap persoonsgegevens

Toelichting

Beoogd maatschappelijk effect
Inwoners krijgen bij het Lansingerlands Initiatief de gelegenheid om zelf iets te kunnen verbeteren aan hun woon- en leefomgeving. Goede initiatieven met draagvlak leveren een belangrijke bijdrage aan een mooier, leuker, duurzamer en socialer Lansingerland. Dit komt het imago van de gemeente ten goede.

Kernargumenten
1. *In de subsidieregels is vastgelegd dat het college de initiatieven toetst*
   In de subsidieregels is vastgelegd dat het college de initiatieven toetst aan diverse criteria en voorwaarden die vermeld staan in artikel 5, 8, 9 en 10 van de subsidieregels. Hieronder vallen onder meer uitgesloten onderwerpen, haalbaarheid, juridische aspecten, kosten en financiering, draagvlak en toegevoegde waarde. Het college adviseert de raad aan de hand van de toetsing of een initiatief mag deelnemen aan de verkiezing. Uiteindelijk beslist de raad of een initiatief mag deelnemen aan de verkiezing.

2. *De toetsing door het college maakt een goede afweging door uw raad mogelijk*
   Met de voorliggende toets ontstaat een reëel beeld van de haalbaarheid van de vijf ingediende initiatieven. Dit ondersteunt de gemeenteraad in haar oordeels- en besluitvorming welke initiatieven doorgaan naar de verkiezing. De toetsing is tot stand gekomen met medewerking van betrokken vakcollega's/teams.

3. *Initiatieven die voldoen aan de toetsingscriteria kunnen deelnemen aan de burgerpeiling 'Verkiezing van het Lansingerlands Initiatief'*
   Op basis van de toetsing van de vijf initiatieven kunnen we concluderen dat de initiatieven, 'Pleisterplaats De Hichte' en 'Plukberm of Eetbare Ruimte' voldoen aan de criteria en voorwaarden van de subsidieregels. De initiatieven 'Kringmarkt' en 'Terughalen Vrachtschuit' kunnen ook deelnemen aan de burgerpeiling 'Verkiezing van het Lansingerlands Initiatief', maar zijn voorzien van kanttekeningen, zie kanttekeningen 2.1 en 2.2.

4. *'Voedingsadvies op school' valt af door een duidelijke relatie initiatief en privé- en commercieel belang van de initiatiefnemer*
   In artikel 8, onder i. van de subsidieregels is vastgelegd dat een onderwerp dat overwegend het privébelang van de indiener dient, is uitgesloten van deelname aan het Lansingerlands Initiatief.

In artikel 8, onder j. is bepaald dat een ingediend initiatief niet overwegend een commercieel belang mag dienen. We zien een duidelijke relatie tussen het initiatief 'Voedingsadvies op school' en het privé- en commercieel belang van de initiatiefnemer.

Kanttekeningen

2.1 *Onduidelijk of initiatief 'De Kringmarkt' (meerjarige) kans van slagen heeft en financiering niet volledig onderbouwd*
Initiatief 'de Kringmarkt' wordt als non-profit winkel opgezet, heeft een grote mate van maatschappelijke betrokkenheid en past in de vastgestelde centrumvisie Bergschenhoek. We plaatsen kanttekeningen bij de (financiële) haalbaarheid. Op onderdelen ontbreekt inzicht in de kosten, inkomsten en financiering van de overige 50% om een goed beeld te vormen over de (financiële) haalbaarheid van het plan. In het bijzonder is het de vraag of de (meerjarige) exploitatie kans van slagen heeft. Er ligt een intentievoorstel voor de huur van een pand. In geval de eigenaar een andere (commerciële) huurder vindt, is de opzegtermijn een maand. Daarna is het de vraag of er op korte termijn een andere geschikte locatie voorhanden is. Ook is er geen rekening gehouden met eventuele opslag van de inventaris.

2.2 *Financiering 'Terughalen Vrachtschuit' niet volledig onderbouwd en nog procedures te doorlopen*
Met het initiatief 'Terughalen Vrachtschuit' herleeft de historie van Berkel en Rodenrijs en krijgt het verleden een gezicht. De initiatiefnemer wil met de schuit cultuurhistorische waarde terug-brengen. Het betreft een omvangrijk plan. De begrote kosten zijn uitgewerkt, maar niet volledig onderbouwd door offertes. Initiatiefnemer heeft partijen genoemd die bereid zijn om een deel van de overige 50% van de kosten op zich te nemen, maar initiatiefnemer heeft hier geen schriftelijke toezeggingen van overlegd. Daarnaast moet een gemeentelijke ontheffings-procedure voor de ligplaats worden doorlopen, waarvan het resultaat nu nog niet bekend is. Tevens moet bij het Hoogheemraadschap van Delfland een keurvergunning worden aangevraagd. Na een eventuele positieve uitkomst van de verkiezing voor dit initiatief stelt het college een subsidiebeschikking op. Hierin kan het college voorwaardelijke bepalingen opnemen over de te doorlopen procedures voor financiering.

3. *Een initiatief laten afvallen, kan leiden tot teleurstelling*
Het afvallen van een initiatief kan leiden tot teleurstelling. Een initiatiefnemer steekt veel tijd en energie in het ontwikkelen van een plan. Daarom kan het afvallen een teleurstelling opleveren.

4. *Als totaalbedrag subsidieaanvragen lager is dan plafond dan is verkiezing niet nodig*
De raad kan een afwijkend besluit nemen op het collegeadvies. Als één of meerdere initiatieven juist wel of niet doorgaan dan wijzigt ook de hoogte van het totaal te verstrekken subsidie-bedrag. Als het totaalbedrag lager is dan het subsidieplafond van € 61.155,- dan is een verkiezing niet nodig. De aanvragen per initiatief zijn:
   - 'Pleisterplaats De Hichte' € 5.000,-
   - 'Plukberm of Eetbare Ruimte' € 4.355,-
   - 'Kringmarkt' € 28.203,-
   - 'Terughalen Vrachtschuit' € 48.000,-
   - 'Voedingsadvies op School' € 29.720,-

Raadsbesluit

Datum Raad
23 mei 2019
Registratienummer
BR1900026

Onderwerp
Besluit deelname initiatieven van het Lansingerlands Initiatief aan ‘Verkiezing Lansingerlands Initiatief’

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- de initiatieven, ‘Pleisterplaats De Hichte’ en ‘Plukberm of Eetbare Ruimte’ voldoen aan de criteria en voorwaarden van de ‘Nadere subsidieregels Lansingerlands Initiatief’;
- de initiatieven ‘Kringmarkt’ en ‘Terughalen vrachtschuit’ in overwegende mate voldoen aan de criteria en voorwaarden;
- er bij het initiatief ‘Voedingsadvies op school’ een duidelijke relatie is tussen het initiatief en het privé- en commercieel belang van de initiatiefnemer.

Gelet op
- nadere subsidieregels inzake het Lansingerlands Initiatief behorende bij de Algemene Subsidieverordening 2018.

Besluit(en)
1. De initiatieven ‘Pleisterplaats De Hichte’, ‘Plukberm of Eetbare Ruimte’, ‘Kringmarkt’ en ‘Terughalen Vrachtschuit’ door te laten gaan naar de burgerpeiling Verkiezing Lansingerlands Initiatief.
2. Initiatief ‘Voedingsadvies op school’ niet door te laten gaan naar de burgerpeiling Verkiezing Lansingerlands Initiatief.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 23 mei 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Decentrale regelgeving

Overheidsorganisatie	Gemeente Lansingerland
Organisatie die de regeling vaststelt	Gemeente Lansingerland
Vastgesteld door	Gemeenteraad
Titel regelgeving	Nadere subsidieregels inzake het Lansingerlands Initiatief behorende bij de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018
Citeertitel	Lansingerlands Initiatief 2018
Type informatie	Regeling
Onderwerp	Bestuur en recht
Wettelijke grondslag	art.149 Gemeentewet
Gedelegeerde regelgeving	Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018
Opmerkingen	Geen
Betreft (aard van de regeling)	Nieuwe regeling
Datum intrekking of inwerkingtreding wijziging regeling	27 september 2018
Datum inwerkingtreding van (een versie van) een regeling	27 september 2018
Datum terugwerkende kracht	
Datum ondertekening regeling	27 september 2018
Bekendmaking geplaatst	Gemeenteblad
Datum bekendmaking	8 oktober 2018
Kenmerk voorstel	T18.10636

Nadere subsidieregels inzake het Lansingerlands Initiatief behorende bij de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018

Artikel 1 Begripsbepalingen
De verordening verstaat onder:
a. Lansingerlands Initiatief: een uitgewerkt voorstel van een initiatiefgerechtigde dat binnen de gemeentegrenzen ten behoeve van de gemeente Lansingerland en haar inwoners wordt uitgevoerd.
b. Belanghebbende: dat is de belanghebbende zoals bepaald in hoofdstuk 1 van de Algemene wet bestuursrecht;
c. Pitch: presentatie in persoon van het ingediende initiatief aan de raad;
d. Subsidieplafond: maximum bedrag dat in een kalenderjaar voor het Lansingerlands Initiatief beschikbaar is;
e. Burgerpeiling: op een interactieve manier de inwoners een voorkeur uit laten spreken over de initiatieven die door de raad zijn toegelaten;
f. Openbare ruimte: ruimte die voor iedereen toegankelijk is;
g. Commerciële activiteit: activiteit met winstoogmerk.

Artikel 2 Algemeen
De Algemene subsidieverordening Lansingerland 2018 is op het Lansingerlands Initiatief van toepassing. De nadere regels inzake het Lansingerlands Initiatief zijn in aanvulling op deze verordening opgesteld.

Artikel 3 Lansingerlands Initiatief
1. Jaarlijks wordt het Lansingerlands Initiatief georganiseerd.
2. Het college maakt jaarlijks bekend op welke datum aanvragen uiterlijk ingediend moeten worden.

Artikel 4 Initiatiefgerechtigden Lansingerlands Initiatief en indienen subsidieverzoek
1. Initiatiefgerechtigd tot het indienen van een initiatief zijn alle ingezetenen van de gemeente en belanghebbenden.
2. De situatie op de dag van indiening van de aanvraag is bepalend voor de beoordeling of iemand inwoner en/of een belanghebbende is.

Artikel 5 Indienen Lansingerlands Initiatief
1. De subsidieaanvraag voor een Lansingerlands Initiatief wordt schriftelijk ingediend bij de voorzitter van de raad.
2. Bij de aanvraag moet een volledig ingevuld aanvraagformulier worden overlegd, inclusief de daarin genoemde bijlagen.

Artikel 6 Begeleiding
Indien iemand informatie wenst over een burgerinitiatief of van plan is om een burgerinitiatief in te dienen kan er contact worden opgenomen met het communicatiepunt burgerinitiatief van de gemeente. Via het communicatiepunt zal op verzoek informatie worden geven en de totstandkoming van een burgerinitiatief worden begeleid.

Artikel 7 Subsidieplafond en verdeelsleutel
1. Het subsidieplafond voor het Lansingerlands Initiatief bedraagt 1 euro per inwoner per kalenderjaar.
2. Peildatum voor het bepalen van het inwoneraantal is 1 januari van dat kalenderjaar.
3. Indien het gekozen Lansingerlands Initiatief niet leidt tot uitputting van het subsidieplafond voor het betrokken jaar, kan het overgebleven bedrag aangewend worden voor het initiatief dat in de burgerpeiling als tweede is geëindigd, en zo verder totdat het bedrag van het subsidieplafond bereikt is.

Artikel 8 Uitgesloten onderwerpen
Een Lansingerlands Initiatief kan niet worden ingediend over de volgende aangelegenheden:

a. De uitvoering van besluiten van hogere bestuursorganen waaromtrent de raad of het college geen beleidsvrijheid heeft;
b. Gemeentelijke belastingen en tarieven;
c. Vaststelling en wijziging van de gemeentelijke begroting, de jaarrekening en de goedkeuring van de begroting;
d. Een onderwerp dat niet behoort tot de bevoegdheid van de raad of van het college;
e. Benoeming en functioneren van personen;
f. Handelingen en gedragingen van collegeleden, raadsleden of ambtenaren waartegen een klacht in de zin van hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht kan of kon worden ingediend of een door de gemeenteraad of college vastgestelde klachtenregeling;
g. Onderwerpen waartegen een bezwaar- of beroepsprocedure in de zin van hoofdstuk 7 van de Algemene wet bestuursrecht openstaat of heeft opengestaan of onderwerpen waarover de burgerlijke rechter is gevraagd een oordeel uit te spreken of heeft uitgesproken;
h. Een onderwerp waarover de raad korter dan 1 jaar voor indiening van het Lansingerlands Initiatief een besluit heeft genomen;
i. Een onderwerp dat overwegend het privébelang van de indiener dient;
j. Het ingediende initiatief mag niet overwegend een commercieel belang dienen.

Artikel 9 Criteria waaraan het Lansingerlands Initiatief moet voldoen
De aanvragen voor het Lansingerlands Initiatief moeten voldoen aan deze criteria:
a. Er is een deugdelijke omschrijving van het doel en de inhoud van het initiatief;
b. Er is een deugdelijke begroting waarin een realistisch en uitputtend overzicht van de kosten van het ingediende initiatief is opgenomen en deze kosten zijn onderbouwd;
c. Als er meerjarenkosten zijn, is inzichtelijk gemaakt hoe dit structureel gefinancierd wordt;
d. Er is een deugdelijk plan van aanpak voor de verdere bekostiging van het ingediende initiatief;
e. Het initiatief heeft toegevoegde waarde voor Lansingerland.

Artikel 10 Procedurele voorwaarden
Naast de voorwaarden uit de Algemene Subsidieverordening moeten de aanvragen voor het Lansingerlands Initiatief voldoen aan de volgende voorwaarden:
a. Een aanvraag moet een initiatief betreffen dat uitgevoerd wordt binnen de gemeentegrenzen ten behoeve van de gemeente Lansingerland en haar inwoners;
b. Het ingediende initiatief wordt gepitcht aan de gemeenteraad;
c. Het initiatief mag niet strijdig zijn met wetgeving of met gemeentelijke verordeningen;
d. Voor het initiatief mag niet al een andere subsidie van de gemeente Lansingerland worden of zijn verstrekt;
e. Binnen zes maanden na uitverkiezing moet een aanvang gemaakt zijn met de uitvoering van het toegekende initiatief. In bijzondere gevallen kan het college op verzoek hiervan afwijken;
f. De subsidie voor het Lansingerlands Initiatief bedraagt nooit mee dan 50% van de totale kosten;
g. Bij initiatieven die de openbare ruimte van de gemeente betreffen, heeft de gemeente de regie op de uitvoering;
h. Bestuurders van de gemeente zijn uitgesloten van het indienen van een aanvraag;
i. De gemeente mag gebruik maken van de inzendingen voor publicitaire doeleinden.

Artikel 11 Pitch
1. Indieners geven in een raadsbijeenkomst een pitch waarin zij een toelichting geven over hun ingediende initiatief.
2. Raads- en commissieleden kunnen vragen stellen aan en in gesprek gaan met de indieners.
3. In uitzonderlijke gevallen kan de pitch in een andere vorm worden aangeboden.

Artikel 12 Beoordeling van de subsidieaanvraag
1. Aanvragen voor Lansingerlands Initiatief die niet aan de gestelde voorwaarden en criteria uit art. 5, 8, 9 en 10 voldoen, kunnen buiten behandeling worden gesteld.

2. De ingediende initiatieven worden door het college getoetst aan de criteria en voorwaarden van art. 5, 8, 9 en 10.
3. Het college adviseert de raad of een initiatief deel mag nemen aan de burgerpeiling.
4. De raad besluit of een ingediend initiatief deel mag nemen aan de burgerpeiling.
5. De uitslag van de burgerpeiling bepaalt wie een bijdrage ontvangt.
6. Het college verleent op basis van de uitslag van de burgerpeiling de aangevraagde subsidie. In bijzondere gevallen kan het college hiervan afwijken.
7. Nadat de uitslag bekend gemaakt is, wordt tevens bekend gemaakt welk bedrag er nog beschikbaar is voor de nummers 2, 3 en eventueel verder.

Artikel 13 Burgerpeiling
1. De burgerpeiling is digitaal en wordt georganiseerd door de gemeente.
2. Als er wordt geconstateerd dat er oneigenlijk gebruik is van de burgerpeiling dan kan de voorzitter van de raad de burgerpeiling geheel sluiten of een initiatief uitsluiten.

Artikel 14 Beslistermijn
Het college beslist over de toekenning van een bijdrage binnen zes weken na sluiting van de burgerpeiling.

Artikel 15 Onvoorziene omstandigheden
In gevallen waarin deze regels niet voorzien of bij twijfel over de toepassing van de regels, beslist de voorzitter van de raad.

Artikel 16 Inwerkingtreding
1. Deze nadere subsidieregels treden in werking op de dag na die van bekendmaking.
2. De Verordening Interactieve besluitvorming, Inspraak en Burgerinitiatief 2016 wordt ingetrokken.

Artikel 17 Citeertitel
Deze nadere regels worden aangehaald als ‘Lansingerlands Initiatief 2018’.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van …

De griffier

Drs. Marijke Walhout

In besluit opnemen:
Gebaseerd op de ASV, art. 3

Toelichting bij Nadere subsidieregels inzake het Lansingerlands Initiatief behorende bij de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018

Algemeen

Op 22 december 2016 heeft de raad de Verordening interactieve beleidsvorming, Inspraak en Burgerinitiatief 2016 vastgesteld. In deze verordening is o.a. de herziene procedure rondom burgerinitiatieven vastgelegd. Deze herziening was wenselijk om indieners van burgerinitiatieven gelijke kansen te geven om initiatieven te realiseren, inwoners van Lansingerland bij burgerinitiatieven te betrekken en draagvlak voor burgerinitiatieven te meten.
Bij vaststelling van de verordening is door de raad besloten in 2017 een pilot te organiseren met één presentatiemoment om in te kunnen schatten om hoeveel initiatieven het gaat en de daaruit voortkomende werkzaamheden voor zowel raad als ambtelijke organisatie te meten. De evaluatie van het Lansingerlands Initiatief gaf aanleiding om de procedure en de verordening voor het Lansingerlands Initiatief aan te passen.

Artikel 1 Begripsbepalingen
In dit artikel is een aantal definities opgenomen.

Artikel 2 Algemeen
Deze regeling is een uitwerking van de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018 (ASV). In artikel 3 van de ASV is geregeld dat er nadere regelingen opgesteld kunnen worden. De ASV geeft de hoofdstructuur voor het subsidieproces en bevat de kaders en richtlijnen voor het aanvragen, weigeren, verlenen en vaststellen van subsidies.
Een bijdrage in het kader van het Lansingerlands Initiatief is een subsidie en valt daarom onder de werking van de ASV. In de ASV staat aangegeven dat op onderdelen afgeweken kan worden als dit in een specifieke subsidieregeling wordt opgenomen. Op onderdelen is dit gebeurd. Daar waar in de Nadere subsidieregels geen regeling is opgenomen, geldt dus de regeling van de ASV.

Een aantal aspecten van de ASV met direct van belang (dit is overigens niet uitputtend):
In de ASV wordt onderscheid gemaakt tussen de aanvraag van subsidies tot en met € 7.500 en subsidies vanaf € 7.501 .
In de ASV is geregeld dat als het college bij een aanvraag voor een subsidie tot en met € 7.500 een besluit tot toekenning neemt, het college gelijk ook een besluit tot vaststelling neemt. In deze situaties is verlenen gelijk ook vaststellen.
In de ASV zijn er verschillende regels opgenomen voor verlening en vaststelling voor de subsidieaanvragen van € 7.501 tot en met € 50.000 en voor subsidieaanvragen van meer dan € 50.000 .
De initiatiefnemer zorgt voor een regelmatige terugkoppeling/verantwoording over de besteding van de gelden.

Artikel 3 Lansingerlands Initiatief
Met dit artikel wordt geregeld dat het Lansingerlands Initiatief jaarlijks georganiseerd wordt. Per jaar kan verschillen wanneer het Lansingerlands Initiatief start. Bijvoorbeeld in een verkiezingsjaar wordt eerst de verkiezingen afgewacht alvorens het Initiatief start zodat er één raad bij het hele proces betrokken is.
Het college maakt jaarlijks bekend via de reguliere kanalen wanneer een aanvraag uiterlijk ingediend moet worden.

Artikel 4 Initiatiefgerechtigden Lansingerlands Initiatief en indienen subsidieverzoek
Je kan een Initiatief indienen als je inwoner bent van Lansingerland. Maar als je niet in de gemeente woont, maar wel een belanghebbende bent, dan kan je ook een aanvraag doen. Bijvoorbeeld als je niet

in Lansingerland woont, maar je initiatief wel gericht is op een activiteit voor inwoners van Lansingerland. Of je als belanghebbende aangemerkt kan worden, is hoofdstuk 1 van de Algemene wet bestuursrecht bepalend.

Artikel 5 Indienen Lansingerlands Initiatief
De burgemeester is de voorzitter van de raad. De aanvraag voor het Lansingerlands Initiatief wordt bij hem ingediend.
Het initiatief moet schriftelijk met een aanvraagformulier ingediend worden. De bijlagen bij het aanvraagformulier moeten volledig ingevuld worden.

Artikel 6 Begeleiding
Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 7 Subsidieplafond en verdeelsleutel
Per jaar is er maximaal een bedrag van 1 euro per inwoner beschikbaar. Peildatum is 1 januari. Voor 2018 betekent dit dat er een bedrag van 61.151 beschikbaar is. Dit bedrag kan aan één of meer initiatieven toegekend worden. Dit is afhankelijk van de uitslag van de burgerpeiling. De aanvraag met de meeste stemmen ontvangt een bijdrage. Als er nog geld over is, komen de daaropvolgende initiatieven in aanmerking afhankelijk van hun gevraagde bijdrage.

Artikel 8 Uitgesloten onderwerpen
Dit artikel regelt over welke onderwerpen en in welke situaties er geen aanvraag voor een Lansingerlands Initiatief ingediend kan worden.

Artikel 9 Criteria waaraan het Lansingerlands Initiatief moet voldoen
Artikel 10 Voorwaarden
In deze artikelen is geregeld aan welke criteria en voorwaarden een aanvraag moet voldoen.
Het is de bedoeling dat alle aspecten van een initiatief van te voren duidelijk omschreven zijn en getoetst kunnen worden door het college. Als een initiatief toegelaten wordt tot de Burgerpeiling, moet een initiatief ook uitgevoerd kunnen worden zonder dat er nog aspecten uitgezocht moeten worden of onduidelijk zijn.

Het toe te kennen bedrag is een aanmoedigingsbedrag. Daarom stelt de raad nooit meer dan 50% van de totale kosten beschikbaar. Initiatiefnemers kunnen om het benodigde bedrag bij elkaar te krijgen voor hun initiatief gebruik maken van crowdfunding, sponsoring etc. Het initiatief blijft zo bij de initiatief-nemer.

Artikel 11 Pitch
Na sluiting van de aanvraagtermijn wordt er een raadsbijeenkomst georganiseerd waarin de deelnemers gevraagd worden een pitch te geven. Hierin moet de aanvrager in persoon de aanvraag toelichten aan de raad. De raad kan vragen stellen om een beter beeld van de aanvraag te kunnen krijgen als dat nodig is. Daarom vindt de raad het belangrijk dat de aanvrager persoonlijk de pitch komt geven.
Mocht het echt niet mogelijk zijn om persoonlijk de pitch te komen geven, dan kan in overleg bekeken worden op welke manier de pitch dan vorm gegeven kan worden.

Artikel 12 Beoordeling van de subsidieaanvraag
Het is de bedoeling dat als een Lansingerlands Initiatief meedoet aan de burgerpeiling, het initiatief zonder meer uitgevoerd kan worden. Dat betekent dat een aanvraag aan alle criteria en voorwaarden moet voldoen.
Het college toetst alle criteria en voorwaarden en adviseert aan de raad of een initiatief door mag naar de volgende stap: de burgerpeiling. De raad neemt op basis van dit advies het besluit of een initiatief mag deelnemen aan de burgerpeiling. Dit besluit wordt in een reguliere raadsvergadering genomen.

Er zijn twee afvalmomenten: het eerste moment is als duidelijk is dat een initiatief niet voldoet aan de gestelde criteria en voorwaarden, bv als er een gevraagde bijlage niet wordt ingediend, dan kan een aanvraag buiten behandeling gesteld worden. Het tweede moment is als de raad besluit dat een aanvraag niet deel mag nemen aan de burgerpeiling.
De uitslag van de burgerpeiling is bepalend voor de toekenning van de subsidie. Het college verleent op basis van de uitslag de subsidie.
In een feestelijke raadsbijeenkomst wordt bekend gemaakt welke initiatief of initiatieven een bijdrage ontvangen.

Artikel 13 Burgerpeiling
De burgerpeiling is digitaal. Daarmee zijn handtekeningen uitgesloten. De gemeente organiseert de burgerpeiling.
De uitslag van de peiling wordt bekend gemaakt na de sluiting van de peiling waardoor tijdens de burgerpeiling niet te zien is hoeveel stemmen een initiatief ophaalt. De uitslag wordt in een feestelijke bijeenkomst bekend gemaakt.

Artikel 14 Beslistermijn
Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 15 Onvoorziene omstandigheden
Bij onvoorziene omstandigheden beslist de voorzitter van de raad.

Artikel 16 Inwerkingtreding
Dit artikel spreekt voor zich.

Decentrale regelgeving

Overheidsorganisatie	Gemeente Lansingerland
Organisatie die de regeling vaststelt	Gemeente Lansingerland
Vastgesteld door	Gemeenteraad

Titel regelgeving
Algemene subsidie verordening Lansingerland 2018
Citeertitel
Algemene subsidie verordening Lansingerland 2018

Type informatie	Regeling
Onderwerp	Algemeen
Wettelijke grondslag	Gemeentewet, art. 147, lid 1 en 149

Gedelegeerde regelgeving	Subsidiebeleidsregels voor specifieke beleidsterreinen
Opmerkingen	Subsidiebeleidsregels worden separaat opgesteld en vastgesteld door het college.
Betreft (aard van de regeling)	Nieuwe regeling
Datum intrekking of inwerkingtreding wijziging regeling	ASV 2014 wordt ingetrokken per 1 juli 2018. Datum intrekken ASV 2018 is niet bekend.
Datum inwerkingtreding van (een versie van) een regeling	1 maart 2017
Datum terugwerkende kracht	
Datum ondertekening regeling	26 januari 2017
Bekendmaking geplaatst	Gemeenteblad
Datum bekendmaking	1 mei 2017
Kenmerk voorstel	T16.10390

ALGEMENE SUBSIDIEVERORDENING LANSINGERLAND 2018

1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Begripsomschrijvingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

a) **Aanvrager**: een rechtspersoonlijkheid bezittende organisatie, die zich ten doel stelt zonder winstoogmerk producten te leveren, prestaties en activiteiten te verrichten ten behoeve van de ingezetenen van de gemeente Lansingerland;

b) **Activiteitenplan**: een door subsidieaanvrager gegeven beschrijving van de beleidsuitgangspunten van de organisatie en de in relatie hiermee te verrichten activiteit(en) waarvoor subsidie wordt aangevraagd en de daarmee beoogde te behalen prestatie(s) en beoogde maatschappelijk effect(en). De subsidieaanvrager vermeldt daarin ook in welke mate de effecten gericht zijn op de gemeente of haar inwoners en op de door de gemeente vastgestelde doelen;

c) **Algemene groepsvrijstellingsverordening:** verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU L 127), dan wel later daarvoor in de plaats tredende Europese regelgeving;

d) **College**: college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lansingerland;

e) **De-minimisverordening: Europese** verordening nr. 1407/2013 van de Europese Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (hierna: VWEU) op de-minimissteun (PbEU L 352);

f) **Egalisatiereserve**: een reserve als bedoeld in artikel 4:72 Awb, die wordt gevormd uit overschotten op door de gemeente verleende subsidies om mogelijke toekomstige tekorten op de door de gemeente gesubsidieerde activiteiten op te vangen.

g) **Europees steunkader**: een mededeling, richtsnoer, kaderregeling, besluit of vrijstellingsverordening op het gebied van staatssteun die de Europese Commissie of de Raad van de Europese Unie, gelet op de artikelen 106, derde lid, 107, 108 of 109 van het VWEU heeft vastgesteld;

h) **Onderneming in de zin van artikel 6 van de Mededingingswet en artikelen 101 e.v. VWEU**: iedere eenheid, ongeacht haar rechtsvorm of wijze van financiering, die een economische activiteit uitoefent;

i) **Raad**: raad van de gemeente Lansingerland;

j) Subsidie: de aanspraak op financiële middelen door een bestuursorgaan verstrekt, met het oog op bepaalde activiteiten van de aanvrager anders dan als betaling voor aan het bestuursorgaan geleverde goederen of diensten. Subsidie is dus naast inkoop een vorm van financiering van activiteiten (artikel 4:21 Algemene wet bestuursrecht)

k) **Subsidieontvanger**: dezelfde organisatie als bedoeld onder in dit artikel onder c) na verlening van subsidie en ontvangst van de beschikking.

l) **Subsidieplafond:** het maximale budget dat voor een beleidsdoel ter beschikking is gesteld door de raad.

m) **Subsidieregeling**: kader waarin het beleid dat ten grondslag ligt aan de subsidie is beschreven;

n) **Verdrag:** verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (voorheen EU-verdrag)

Artikel 2. Reikwijdte van de verordening

1. Deze verordening is van toepassing op de verstrekking van subsidies door het college op de volgende beleidsterreinen:
    a. Algemeen bestuur
    b. Openbare orde en veiligheid
    c. Verkeer, vervoer en waterstaat
    d. Economische zaken
    e. Onderwijs en Jeugd
    f. Recreatie, sport en cultuur
    g. Maatschappelijke ondersteuning en sociale voorzieningen
    h. Volksgezondheid en milieu
    i. Ruimtelijke ordening, volkshuisvesting en cultureel erfgoed
2. Uitgezonderd van het eerste lid zijn de subsidies waarvoor bij afzonderlijke verordening een uitputtende regeling is getroffen en subsidies als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (subsidies waarvoor geen wettelijke grondslag nodig is).
3. Ten aanzien van subsidies waarvoor geen wettelijke grondslag nodig is, kan het college bepalen dat deze verordening geheel of gedeeltelijk van toepassing is.

Artikel 3. Subsidieregelingen

Het college kan bij nadere regeling (hierna te noemen: subsidieregeling) vaststellen welke activiteiten in aanmerking kunnen komen voor subsidie. Voor zover van toepassing, wordt hierin tevens bepaald welke doelgroepen voor subsidie in aanmerking komen, hoe de subsidie wordt berekend en hoe de subsidiebedragen worden uitbetaald.

Artikel 4. Europees steunkader

1. Voor zover dat ten behoeve van het voldoen aan een Europees steunkader noodzakelijk is, kan het college bij subsidieregeling afwijken van deze verordening en deze aanvullen.
2. Bij subsidieregelingen waarbij is bepaald dat toepassing kan worden gegeven aan een Europees steunkader, verwijst de subsidieregeling naar het desbetreffende steunkader.
3. Bij subsidies waarop een Europees steunkader van toepassing is, verwijst de verleningsbeschikking naar de toepasselijke bepalingen van het steunkader.
4. Bij subsidies waarop een Europees steunkader van toepassing is, komen alleen de activiteiten, doelstellingen, resultaten en kosten voor vergoeding in aanmerking die voldoen aan de eisen van het desbetreffende steunkader.
5. Bij subsidies waarop een Europees steunkader van toepassing is, komen ondernemingen alleen in aanmerking voor zover de subsidieverstrekking voldoet aan de voorwaarden van het desbetreffende steunkader.

Artikel 5. Subsidieplafond en begrotingsvoorbehoud

1. De raad besluit jaarlijks bij de vaststelling van de begroting over de hoogte van het subsidieplafond per beleidsterrein en per beleidsdoel.
2. Het college kan, met inachtneming van de als gevolg van artikel 2 door de raad vastgestelde beleidsterreinen en regels, nadere regels of beleidsregels vaststellen omtrent de verdeling van het beschikbare bedrag.
3. Bij de bekendmaking van de subsidieplafonds wordt gewezen op de mogelijkheid van verlaging en de gevolgen daarvan voor al ingediende aanvragen.

4. Een subsidie ten laste van een begroting, die nog niet is vastgesteld, wordt verleend onder de voorwaarde dat voldoende middelen beschikbaar worden gesteld in de gemeentebegroting.

Artikel 6. Meerjarige subsidies

1. Het tijdvak waarvoor een subsidie wordt verleend is maximaal vier jaar.
2. Een meerjarige subsidie wordt verleend onder het voorbehoud dat jaarlijks voldoende financiële middelen ter beschikking worden gesteld.

2. Aanvraag van subsidies

Artikel 7. Aanvraag subsidies tot en met € 7.500

1. De aanvraag voor een subsidie wordt schriftelijk ingediend bij het college. Als hiervoor een aanvraag-formulier is vastgesteld door het college, geschiedt dit met gebruikmaking daarvan.
2. Bij de aanvraag wordt daarnaast in ieder geval overleg:
   a. een beschrijving van de activiteiten waarvoor de subsidie wordt aangevraagd;
   b. een overzicht van de geraamde inkomsten en uitgaven, voor zover deze betrekking hebben op de activiteit(en) waarvoor subsidie wordt aangevraagd.
3. Indien een aanvrager voor de eerste maal een subsidie aanvraagt, voegt hij naast het in lid 2 benoemde een exemplaar van de oprichtingsakte en de statuten bij.
4. Bij subsidieregeling kan van dit artikel worden afgeweken.

Artikel 8. Aanvraag subsidies vanaf € 7.501

1. De aanvraag voor een subsidie wordt schriftelijk ingediend bij het college. Als hiervoor een aanvraagformulier is vastgesteld, geschiedt dit met gebruikmaking daarvan.
2. Bij de aanvraag wordt daarnaast in ieder geval overlegd:
   a. een beschrijving van de activiteiten waarvoor subsidie wordt gevraagd;
   b. de doelen en resultaten welke met die activiteiten worden nagestreefd, en hoe de activiteiten daaraan bijdragen;
   c. een begroting van en een dekkingsplan voor de kosten van deze activiteiten. Het dekkingsplan bevat een opgave van bij anderen aangevraagde subsidies of vergoedingen ten behoeve van dezelfde activiteiten, onder vermelden van de stand van zaken daarvan
   d. Een recent (niet ouder dan twee maanden) uittreksel van de Kamer van Koophandel, waaruit blijkt wie er in het (dagelijks) bestuur van de rechtspersoon zitting heeft en bevoegd is namens deze te handelen.
   e. als de aanvrager een onderneming is:
      i. een opgave van subsidies, vergoedingen en tegemoetkomingen in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die zijn of zullen worden ontvangen voor de activiteiten waarvoor de subsidie wordt aangevraagd
      ii. een verklaring als bedoeld in de de-minimisverordening (de-minimisverklaring)[1]
3. Indien een aanvrager voor de eerste maal een subsidie aanvraagt voegt hij een exemplaar van de oprichtingsakte, de statuten en het jaarverslag van het voorgaande jaar als bijlagen toe aan het aanvraagformulier.
4. Bij subsidieregeling kan van dit artikel worden afgeweken.

Artikel 9. Aanvraagtermijn

1. Een aanvraag voor een subsidie die per kalenderjaar wordt verstrekt, wordt ingediend uiterlijk 1 juli in het jaar voorafgaand aan het jaar of de jaren waarop de subsidieaanvraag betrekking heeft.
2. Andere aanvragen om subsidie worden ingediend uiterlijk 12 weken vóór het tijdstip waarop wordt gestart met de uitvoering van de activiteiten waarvoor de subsidie is aangevraagd.
3. Het college kan bij subsidieregeling andere termijnen stellen voor het indienen van een aanvraag voor daarbij aan te wijzen subsidies.

[1] **De verklaring De-minimissteun kan worden aangevraagd via de website van het ministerie: https://webapplicaties.agro.nl/formule1/formulier/DR/scVerklMinimissteun.aspx/fIntroVerklMinimissteun**

Artikel 10. Beslistermijn

1. Op een aanvraag bedoeld in artikel 9 eerste lid, beslist het college binnen 13 weken na de datum van vaststelling van de programmabegroting door de raad.
2. Op een aanvraag om een subsidie als bedoeld in artikel 9 tweede lid beslist het college binnen acht weken na ontvangst van de volledige aanvraag.
3. Indien het college onverwijld niet binnen de termijn als genoemd in lid 1 kan beslissen, wordt met kennisgeving aan de aanvrager de beslistermijn verlengd met maximaal acht weken.
4. Bij subsidieregeling kunnen andere beslistermijnen worden gesteld.
5. Bij aanvragen om een subsidie die overeenkomstig artikel 108, derde lid, van het Verdrag worden aangemeld bij de Europese Commissie wordt de termijn verdaagd totdat de Europese Commissie een eindbeslissing heeft genomen.

3. Weigering van de subsidie

Artikel 11. Weigerings-, intrekkings- en terugvorderingsgronden

1. Onverminderd de artikelen 4:25, tweede lid, en 4:35 van de Algemene wet bestuursrecht weigert het college de subsidie in ieder geval:
   a. als de Europese Commissie overeenkomstig artikel 108, derde lid, van het Verdrag heeft vastgesteld dat de subsidie onverenigbaar is met de interne markt.
   b. als het betreft een aanvrager tegen wie een bevel tot terugvordering uitstaat ingevolge een eerdere beschikking van de Europese Commissie waarin de steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard.
2. Onverminderd het vorige lid weigert het college de subsidie in ieder geval als de subsidieverstrekking in strijd zou zijn met een Europees steunkader omdat:
   a. subsidie verstrekt zou worden aan een aanvrager die een onderneming drijft die in moeilijkheden verkeert als bedoeld in het desbetreffende steunkader, of
   b. de subsidie geen stimulerend effect heeft als bedoeld in het desbetreffende steunkader.
3. Onverminderd de vorige leden kan het college de subsidie verder in ieder geval weigeren:
   a. als de te subsidiëren activiteiten niet of niet in overwegende mate gericht zijn op de gemeente of haar ingezetenen of als ze onvoldoende ten goede komen aan de gemeente of haar ingezetenen;
   b. als niet of onvoldoende is aangetoond dat de subsidie noodzakelijk is voor het verrichten van de activiteiten waarvoor deze wordt gevraagd;
   c. als de aanvraag niet voldoet aan regels die zijn gesteld om voor subsidie in aanmerking te komen;
   d. de organisatorische en/of financiële continuïteit van de aanvrager en/of de activiteiten waarvoor subsidie wordt aangevraagd onvoldoende is gewaarborgd;
   e. als de subsidieverstrekking in strijd zou zijn met een wettelijk voorschrift;
   f. als de subsidieverstrekking niet is toegestaan totdat de Europese Commissie met toepassing van artikel 108, derde lid, van het Verdrag heeft vastgesteld dat de subsidie verenigbaar is met de interne markt;
   g. als de aanvrager voor het jaar of de jaren waarop de aanvraag betrekking heeft met een functionaris een bezoldiging als bedoeld in artikel 1.1, onder e, van de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector overeenkomt of is overeengekomen die hoger is dan het bedrag, bedoeld in artikel 2.3, eerste lid, van die wet;
   h. in de bij de betrokken subsidieregeling bepaalde gevallen.
4. Indien de aanvraag tot subsidievaststelling niet voldoet aan de eisen zoals geformuleerd in artikel 17 en artikel 18, of aan andere aan de subsidie gestelde eisen, kan het college besluiten de toegekende subsidie geheel of gedeeltelijk terug te vorderen.
5. Indien de strekking van de controleverklaring van de accountant zoals genoemd in artikel 18, lid 3 niet ‘goedkeurend’ is kan het college besluiten de toegekende subsidie geheel of gedeeltelijk terug te vorderen.
6. Het college vordert een subsidie met rente terug als dit nodig is ter uitvoering van een terugvorderingsbesluit van de Europese Commissie of een onherroepelijke rechterlijke uitspraak.

4. Verlening van de subsidies

Artikel 12. Besluit tot subsidieverlening

1. Bij de verlening van subsidie wordt getoetst of de aanvraag voldoet aan de regels uit de Algemene wet bestuursrecht, de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018, de gemeentelijke doelen en, indien van toepassing, de nadere regels en/of beleidsregels;
2. De beschikking tot subsidieverlening bevat:
   a. een beschrijving van de activiteiten / prestaties en maatschappelijke effecten, waarvoor subsidie wordt verleend;
   b. het maximumbedrag van de subsidie;
   c. de wijze waarop de hoogte van de subsidie is bepaald;
   d. de subsidievoorwaarden;
   e. de wijze waarop het subsidiebedrag wordt betaald;
   f. de wijze waarop verantwoording moet plaatsvinden;
   g. de wijze waarop wordt gekort op de subsidie indien activiteiten waarvoor subsidie is verleend niet worden uitgevoerd of prestaties niet worden geleverd.
3. Het college is bevoegd om verplichtingen aan de beschikking tot subsidieverlening te verbinden met betrekking tot het beheer en gebruik van de subsidie.

5. Verplichtingen van de subsidieontvanger

Artikel 13. Algemene verplichtingen van de subsidieontvanger

1. Als aannemelijk is dat een of meer van de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend niet, niet tijdig of niet geheel zullen worden verricht of dat niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen zal worden voldaan, meldt de subsidie ontvanger dat zo spoedig mogelijk schriftelijk aan het college.
2. De subsidieontvanger informeert het college zo spoedig mogelijk schriftelijk over:
   a. besluiten of procedures die zijn gericht op de beëindiging van de activiteiten, of die er toe kunnen leiden dat de activiteiten waarvoor subsidie is verleend niet (geheel) worden verricht, dan wel ontbinding van de rechtspersoon;
   b. relevante wijzigingen in de financiële en organisatorische verhouding met derden;
   c. ontwikkelingen die er toe kunnen leiden dat aan de subsidie verbonden verplichtingen niet, niet tijdig of niet geheel kunnen worden nagekomen;
   d. wijziging van de statuten voor zover het betreft de vorm van de rechtspersoon, de persoon van de bestuurder(s) en het doel van de rechtspersoon.
3. De subsidie ontvanger behoeft de toestemming van het college voor handelingen als vermeld in artikel 4:71 Algemene wet bestuursrecht.
4. Een subsidie ontvanger is verplicht mee te werken aan door of namens de gemeente ingesteld onderzoek dat is gericht op het verkrijgen van inlichtingen ten behoeve van de ontwikkeling van het beleid.

Artikel 14. Aan een subsidie te verbinden bijzondere verplichtingen

1. Bij subsidie vanaf € 7.501, verleend voor activiteiten die meer dan een jaar in beslag nemen, kan het college de verplichting opleggen tot het tussentijds afleggen van rekening en verantwoording omtrent de verrichte activiteiten en de daaraan verbonden uitgaven en inkomsten. Een dergelijke tussentijdse verantwoording wordt niet vaker gevraagd dan:
   b. één keer per kwartaal bij subsidies die € 50.000,- of meer bedragen
   c. één keer per half jaar bij subsidies onder de € 50.000,-.
2. Bij subsidieregeling of verleningsbeschikking kunnen aan de subsidieontvanger ook andere verplichtingen dan genoemd in artikel 4:37, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht worden opgelegd, voor zover deze strekken tot verwezenlijking van het doel van de subsidie.
3. Bij subsidieregeling kunnen verplichtingen die niet strekken tot verwezenlijking van het doel van de subsidie aan de subsidie worden verbonden, voor zover deze verplichtingen betrekking hebben op de wijze waarop of de middelen waarmee de gesubsidieerde activiteit wordt verricht.
4. Bij subsidieverlening of verleningsbeschikking kan worden bepaald dat de subsidieontvanger, voor zover het verstrekken van de subsidie heeft geleid tot vermogensvorming, daarvoor aan het college een vergoeding verschuldigd is als zich een gebeurtenis als bedoeld in artikel 4:41, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht voordoet. Daarbij wordt tevens aangegeven hoe de hoogte van de vergoeding wordt bepaald

Artikel 15. Egalisatiereserve

1. Bij verleningsbeschikking kan worden bepaald dat de subsidie ontvanger van een per kalender verstrekte subsidie die meer dan € 50.000 bedraagt een egalisatiereserve als bedoeld in artikel 4:72 Algemene wet bestuursrecht vormt.
2. De ontvanger van een andere subsidie dan bedoeld in het eerste lid kan het college verzoeken een egalisatiereserve te mogen vormen. In dat geval is artikel 4:72 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

6. Vaststelling van de subsidie

Artikel 16. Wijze van verstrekken en eindverantwoording subsidies tot en met € 7.500

1. Het college neemt op een aanvraag voor een subsidie tot en met € 7.500 gelijk een besluit tot subsidievaststelling (verlenen = vaststellen).
2. De aanvrager dient uiterlijk 1 juni van het jaar volgend op het subsidiejaar een verslag in van het afgelopen subsidiejaar.

Artikel 17. Eindverantwoording en aanvraag tot vaststelling subsidies van € 7.501 tot en met € 50.000

1. Bij subsidies van meer dan € 7.500 en maximaal € 50.000 dient de subsidie ontvanger uiterlijk 1 juni na het jaar waarin de gesubsidieerde activiteiten zijn verricht, een aanvraag tot vaststelling in.
2. In geval van een subsidie voor incidentele activiteiten dient de subsidie ontvanger binnen acht weken na afloop van de activiteiten een aanvraag tot vaststelling in.
3. De aanvraag bevat een inhoudelijk verslag waaruit blijkt in hoeverre de gesubsidieerde activiteiten zijn verricht en aan de verplichtingen is voldaan.
4. Bij subsidieregeling en verleningsbeschikking kan worden bepaald dat op een andere of aanvullende manier wordt aangetoond in hoeverre de activiteiten zijn verricht en aan de verplichtingen is voldaan.

Artikel 18. Eindverantwoording en aanvraag tot vaststelling subsidies van meer dan € 50.000

1. Bij subsidies van meer dan € 50.000 dient de subsidie ontvanger een aanvraag tot vaststelling in:
   a) in geval van een subsidie die per kalenderjaar wordt verstrekt uiterlijk op 1 juni van het jaar dat volgt op het betrokken kalenderjaar.
   b) in geval van een subsidie voor incidentele activiteiten binnen acht weken na afloop van de activiteiten.
2. De aanvraag bevat:
   a) een inhoudelijk verslag waaruit blijkt in hoeverre de gesubsidieerde activiteiten zijn verricht en aan de verplichtingen is voldaan
   b) een overzicht van de gesubsidieerde activiteiten en de hieraan verbonden uitgaven en inkomsten (financieel jaarverslag of jaarrekening)
      i. Voor de organisaties die vallen onder de criteria voor kleine stichtingen en verenigingen geldt dat deze kunnen volstaan met jaarstukken die voldoen aan de richtlijnen voor de jaarverslaggeving voor kleine rechtspersonen (Richtlijn C1 voor de Jaarverslaglegging).
      ii. De organisatie die niet vallen onder de criteria voor kleine stichtingen en verenigingen dienen te voldoen aan de eisen zoals opgenomen in Richtlijn 640 van de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving.
3. De jaarrekening wordt voorzien van een controleverklaring van een onafhankelijke accountant.
4. De in artikel 18, lid 3 genoemde accountant voert zijn controle uit met in acht name van in Nederland geldende wet- en regelgeving voor controleopdrachten en de specifieke aanwijzingen zoals opgenomen in het controleprotocol ‘Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018’ dat als bijlage 2 bij deze verordening is opgenomen.
5. Het college kan besluiten af te wijken van de verplichting als bedoeld in artikel 18, lid 2b en/of 3.
6. Het college kan bepalen dat ook andere, of minder, dan de in artikel 18, lid 2b en/of 3 bedoelde gegevens en bescheiden die voor de vaststelling van belang zijn, worden overlegd.

Artikel 19. Vaststelling subsidie van meer dan € 7.500

1. Het college stelt een subsidie van meer dan € 7.500 vast binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag tot subsidievaststelling, tenzij bij subsidieregeling anders is bepaald.

2. Deze termijn kan voor ten hoogste zes weken worden verdaagd.
3. Het college kan categorieën van subsidies of subsidieontvangers aanwijzen, waarvoor de subsidie direct wordt vastgesteld zonder dat de subsidieontvanger een aanvraag voor subsidievaststelling hoeft in te dienen.
4. Als een aanvraag tot vaststelling niet voor de genoemde termijnen is ingediend, kan het college de subsidie ontvanger schriftelijk een nieuwe termijn stellen. Wordt de aanvraag niet binnen deze termijn ingediend, dan kunnen zij overgaan tot ambtshalve vaststelling.

Artikel 20. Berekening van uurtarieven, uniforme kostenbegrippen

1. Als bij de bepaling van de subsidiabele kosten gebruik wordt gemaakt van uurtarieven, worden deze door de subsidieaanvrager berekend met gebruikmaking van een bij de betreffende subsidieregeling voorgeschreven berekeningswijze.
2. Bij het hanteren van kostenbegrippen bij de berekening van uurtarieven wordt uitgegaan van de bij betreffende subsidieregeling voorgeschreven definities.
3. Bij subsidie waarop een Europees steunkader van toepassing is, komen alleen die tarieven en kostenbegrippen in aanmerking die voldoen aan de eisen van het toepasselijke steunkader.

Artikel 21. Betaling

1. Indien sprake is van een resterend subsidiebedrag, dan wordt het subsidiebedrag betaald binnen acht weken na bekendmaking van de beschikking tot subsidievaststelling, tenzij het college in zijn beschikking anders heeft bepaald.
2. Indien sprake is van een terugvordering, dan wordt het subsidiebedrag door de aanvrager terugbetaald binnen 8 weken na bekendmaking van de beschikking tot subsidievaststelling, tenzij het college in zijn beschikking anders heeft bepaald.

7. Overige bepalingen

Artikel 22. Gelieerde rechtspersonen

1. Bij een subsidieaanvraag als bedoeld in de artikelen 8 en 9 wordt een opgave gedaan van de met de aanvrager gelieerde rechtspersonen, evenals van de aard van de betrekkingen met die rechtspersonen.
2. Onder gelieerde rechtspersonen worden in ieder geval verstaan:
   a. rechtspersonen waaraan de aanvrager in de afgelopen drie jaar om niet een bedrag van meer dan € 500,- ter beschikking heeft gesteld en waarover de aanvrager weer de beschikking kan krijgen;
   b. rechtspersonen ten aanzien waarvan de aanvrager een beslissende invloed heeft op de besteding van middelen dan wel invloed heeft op de benoeming van een of meer bestuursleden;
   c. rechtspersonen ten aanzien waarvan statutair is bepaald dat deze (mede) ten doel hebben de aanvrager financieel te ondersteunen.

8. Slot- en overgangsbepalingen

Artikel 23. Gevallen waarin de verordening niet voorziet

In alle gevallen waarin deze verordening niet voorziet, beslist het college.

Artikel 24. Hardheidsclausule

1. Als een bij of krachtens deze verordening gestelde termijn voor een subsidieaanvrager of -ontvanger gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zouden zijn tot de daarmee te dienen belangen, kan het college een andere termijn vaststellen.
2. In een subsidieregeling kan worden bepaald dat door het college van een of meer bepaalde artikelen of artikelleden van die regeling kan worden afgeweken als daaraan vasthouden voor een subsidieaanvrager of -ontvanger gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zouden zijn tot de daarmee te dienen belangen.
3. Toepassing van de vorige leden wordt gemotiveerd in het besluit en hiervan wordt periodiek verslag gedaan aan de raad.

Artikel 25. Intrekking

De Algemene Subsidieverordening gemeente Lansingerland 2014 wordt ingetrokken per 1 juli 2018.

Artikel 26. Overgangsbepaling

1. Aanvragen om subsidie voor het kalenderjaar 2016 en 2017 worden afgedaan volgens de bepalingen van de Algemene Subsidieverordening gemeente Lansingerland 2014.
2. Aanvragen om subsidie voor het kalenderjaar 2018 en later worden afgedaan volgens de bepalingen van de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018.

Artikel 27. Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 1 maart 2017.

Artikel 28. Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als Algemene subsidieverordening gemeente Lansingerland 2018.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 26 januari 2017

De griffier,

drs. Marijke Walhout

Bijlage 1: Algemene toelichting

Algemene toelichting Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018

Algemene bepalingen

In de Awb staat dat de subsidieverstrekking moet zijn gebaseerd op een wettelijk voorschrift. Deze eis komt voort uit de wens van de wetgever, dat de rechtszekerheid van de subsidieaanvrager en subsidieontvanger voldoende is gewaarborgd. Hiermee wordt tevens een doelmatige besteding van overheidsuitgaven nagestreefd. Mogelijk onzorgvuldig of willekeurig handelen van het overheidsorgaan of nalatigheid van de subsidieontvanger is immers beter te toetsen aan de hand van een wettelijke regeling dan aan de hand van een op zichzelf staand besluit van een bestuursorgaan. Dit betekent dat de subsidieverstrekking moet zijn gebaseerd op een verordening van de raad (artikel 4:23, lid 1 Awb).

Uitzonderingen wettelijke grondslag

Op de hoofdregel dat de subsidieverstrekking moet zijn gebaseerd op een wettelijke grondslag bestaan, op grond van het derde lid van artikel 4:23 Awb, vier uitzonderingen:

- a. de spoedeisende subsidieverstrekking;
- b. de subsidieverstrekking op grond van een begrotingspost;
- c. de incidentele subsidieverstrekking;
- d. de Europese subsidies.

Deze laatste is voor gemeenten minder van belang en worden verder buiten beschouwing gelaten.

<u>Spoedeisende subsidies</u>

Wanneer er een wettelijk voorschrift in voorbereiding is, mag het bestuurorgaan, vooruitlopend op de totstandkoming van dit voorschrift, alvast beginnen met het verlenen van de subsidie. Van deze bevoegdheid om zonder grondslag te subsidiëren, kan gedurende maximaal een jaar gebruik worden gemaakt. Het doel van deze uitzondering is te voorkomen, dat de slagvaardigheid van de overheid bij het kunnen inzetten van het subsidie-instrument onnodig wordt belemmerd. Om democratische controle mogelijk te maken, geldt er voor deze vorm van subsidie wel een verslagleggingsplicht voor het bestuursorgaan.

<u>Subsidieverstrekking op grond van een begrotingspost</u>

In bepaalde gevallen is het toegestaan om niet op basis van een verordening, maar op basis van een post op de begroting subsidie te verlenen. Artikel 4:23, derde lid, onder c, Algemene wet bestuursrecht bepaalt hierover dat er geen verordening is vereist, indien de begroting de subsidieontvanger en het bedrag, waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld, vermeldt. De vermelding van de ontvanger en het bedrag kan overigens ook in de toelichting bij de begroting worden gedaan.

Subsidieverstrekking op grond van een begrotingspost kan bijvoorbeeld handig zijn bij subsidies die, veelal structureel, slechts aan één of enkele ontvangers worden verstrekt. Door in de begroting of de toelichting de subsidieontvanger en het bedrag te vermelden, is publieke controle mogelijk en kan een wettelijke subsidieregeling achterwege blijven.

<u>Incidentele subsidies</u>

Strikt genomen is voor incidentele subsidies geen wettelijk voorschrift nodig. In artikel 4:23, derde lid, onderdeel d, Algemene wet bestuursrecht is neergelegd dat in incidentele gevallen kan worden afgezien van het basisvereiste dat slechts op grond van een wettelijk voorschrift subsidie kan worden verstrekt. Die situatie doet zich voor, indien er geen beleid is dat voorziet in subsidiëring van de desbetreffende activiteiten en evenmin sprake is van een vaste bestuurspraktijk om dat soort activiteiten te subsidiëren.

Deze uitzondering in de Awb is bedoeld voor gevallen, waarin zowel het aantal subsidieontvangers als het tijdvak van subsidiëring beperkt is. Een subsidie voor maximaal één jaar, maar met een groot aantal

subsidieontvangers, is dus al niet meer incidenteel. Evenmin is een eenmalige subsidie voor alle scholen in het basisonderwijs een incidentele subsidie volgens artikel 4:23, vierde lid, onderdeel d Awb.

Een messcherpe afbakening tussen incidentele en andere subsidies is dit echter niet. Vandaar dat er bij het opstellen van deze subsidieverordening voor is gekozen om ruimte op te nemen anders dan voor subsidies die per kalenderjaar worden verstrekt, zodat ook deze een wettelijke grondslag hebben.

Gebruik en benaming nadere regels
In de praktijk blijkt er veel onduidelijkheid te bestaan over het gebruik van nadere regels in het kader van subsidieverstrekking. Hiervoor gebruikt de gemeente beleidsregels of beleidsnota's. Op grond van artikel 1:3, derde lid Awb wordt onder een beleidsregel verstaan: "een bij besluit vastgestelde, algemene regel, niet zijnde een algemeen verbindend voorschrift, omtrent de afweging van belangen, de vaststelling van feiten of de uitleg van wettelijke voorschriften bij het gebruik van een bevoegdheid van een bestuursorgaan".

De opzet van de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018 is dusdanig dat alle algemene regels omtrent subsidieverstrekking in de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018 zijn opgenomen. Regels die alleen betrekking hebben op een speciaal beleidsterrein worden in nadere regels uitgewerkt.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1. Begripsomschrijvingen
In dit artikel wordt een aantal begrippen verduidelijkt, dat in de verordening wordt gehanteerd. In dit artikel is een aantal definities opgenomen. Deze definities gelden niet alleen voor deze verordening, maar ook voor de hierop te baseren regelingen. Deze definities zullen dus niet nogmaals in de verschillende subsidieregelingen opgenomen hoeven te worden. Ook kan hier niet van worden afgeweken.

Onder het begrip 'Europees steunkader' vallen in elk geval zowel de in dit artikel benoemde algemene groepsvrijstellingsverordeningen als de in dit artikel benoemde de-minimisverordeningen.
In de 'De-minimis'-bekendmaking van de Europese Commissie is een getalsmatig criterium gegeven om te bepalen wat geen merkbare beperking is van de mededinging in de zin van art. 101 lid 1 VWEU. Volgens die bekendmaking blijft een overeenkomst buiten het toepassingsbereik van het Europese kartelverbod zolang - kort gezegd - alle betrokken ondernemingen tezamen op geen enkele van de betrokken markten een marktaandeel bezitten van meer dan:
- 10%, wanneer het gaat om een overeenkomst tussen in hetzelfde stadium van de productie of handel werkzame ondernemingen ("horizontale overeenkomst"; overeenkomst tussen directe concurrenten); of
- 15%, wanneer het gaat om een overeenkomst tussen in verschillende stadia van de economie werkzame ondernemingen ("verticale overeenkomst"; bijvoorbeeld een overeenkomst tussen een producent en een groothandelaar, of tussen een groothandelaar en een detailhandelaar).

Artikel 2. Reikwijdte verordening
Met het eerste lid krijgt het college de bevoegdheid toegewezen om te besluiten over het verstrekken van subsidies waarop de Algemene subsidieverordening van toepassing is. Dit betreft in beginsel alle subsidies op de genoemde beleidsterreinen, met uitzondering van subsidies waarvoor bij afzonderlijke verordening een uitputtende regeling is getroffen en subsidies waar overeenkomstig artikel 4:23, derde lid, van de Awb geen wettelijke grondslag nodig is.

Ten aanzien van subsidies waarvoor overeenkomstig artikel 4:23, derde lid, van de Awb geen wettelijke grondslag nodig is (zoals bijvoorbeeld incidentele subsidies) is de ASV in beginsel niet van toepassing. Dit lid geeft het college de bevoegdheid om de ASV (deels) van toepassing te verklaren als daartoe aanleiding bestaat.

Artikel 3. Subsidieregelingen
Met dit artikel krijgt het college de bevoegdheid om in nadere regels, hier en verder subsidieregeling genoemd, de te subsidiëren activiteiten te bepalen. Voor zover het college iets wenst te regelen met betrekking tot de doelgroepen die voor subsidie in aanmerking komen, de berekening van de subsidie en de wijze van uitbetalen, dient dit dan eveneens in de subsidieregeling te gebeuren.

In andere artikelen van ASV worden andere bevoegdheden gedelegeerd die betrekking hebben op de inhoud van de subsidieregeling: het afwijken van termijnen, het verbinden van bepaalde verplichtingen aan de subsidie, de wijze van verdelen van het subsidieplafond.

Artikel 4 Europees Steunkader
Om subsidies onder een Europees steunkader te brengen moet de subsidie op het toepasselijke steunkader worden toegesneden. Daarbij kan het nodig zijn dat er afgeweken wordt van de ASV, of dat deze aangevuld wordt. Het eerste lid maakt het college daartoe bevoegd.

Het tweede en derde lid zijn een uitvloeisel van de eis van de Europese Commissie dat in subsidieregelingen en -beschikkingen die gebruik maken van het Europees steunkader, het toepasselijke kader expliciet wordt vermeld.

Als sprake is van steun die valt onder een Europees steunkader, kunnen uiteraard alleen de activiteiten, doelstellingen, resultaten en kosten voor subsidie in aanmerking komen voor zover die voldoen aan de eisen en voorwaarden van het betreffende steunkader (lid 4). Net zo goed als dat bij subsidies waarop een Europees steunkader van toepassing is, ondernemingen alleen in aanmerking komen als de subsidieverstrekking voldoet aan de voorwaarden van het desbetreffende steunkader (lid 5).

Artikel 5. Budgetplafond en begrotingsvoorbehoud
De raad stelt de subsidieplafonds vast (lid 1) en vermeldt bij de bekendmaking de wijze van verdelen (eerste lid in combinatie met artikel 4:26, tweede lid, van de Awb). De wijze van verdelen kan ook worden bekendgemaakt door verwijzing naar de – door het college vastgestelde – subsidieregeling waarin de wijze van verdeling is vastgelegd (tweede lid in combinatie met artikel 4:26, tweede lid, van de Awb). Als dat geen bestaande subsidieregeling is zal – in samenspraak tussen de raad en het college – geregeld (moeten) zijn dat óf de subsidieregeling en het subsidieplafond gelijktijdig in werking treden óf dat de subsidieregeling weliswaar voor het vaststellen van het subsidieplafond in werking treedt maar dat aanvragen pas ná het vaststellen van het subsidieplafond kunnen worden ingediend. Als dit niet (juist) geregeld is kan het subsidieplafond niet worden tegengeworpen aan aanvragers die hun aanvraag hebben ingediend voor bekendmaking (artikel 4:27, tweede lid, van de Awb). Bij de bekendmaking van de subsidieplafonds door de raad wordt er, indien van toepassing, gewezen op de mogelijkheid het subsidieplafond te verlagen (derde en vierde lid, zie verder hieronder).
Het college, dat via artikel 2 de bevoegdheid gedelegeerd heeft gekregen om te besluiten over het verstrekken van subsidies, is verder verplicht – in lijn met de mogelijkheid van artikel 4:34, eerste lid, van de Awb – (in bepaalde gevallen) om bij het gebruik maken van deze gedelegeerde bevoegdheid een begrotingsvoorbehoud te maken (vijfde lid).

Verlaging subsidieplafond
De verlaging van een subsidieplafond heeft in beginsel geen gevolgen voor aanvragen die vóór bekendmaking van de verlaging zijn ingediend (artikel 4:27, tweede lid, van de Awb). Dat is anders als aan de drie voorwaarden genoemd in artikel 4:28 van de Awb is voldaan:
1) aanvragen voor de desbetreffende subsidie moeten worden ingediend voordat de begroting is vastgesteld of goedgekeurd,
2) de verlaging vloeit voort uit vaststelling van de begroting, en
3) de mogelijkheid van verlaging is aangekondigd bij de vaststelling van het oorspronkelijke subsidieplafond.

Om te waarborgen dat de raad alleen overgaat tot verlaging van subsidieplafonds als die verlaging ook daadwerkelijk kan worden gebruikt zijn derde en vierde lid opgenomen. Het komt er op neer dat een subsidieplafond alleen kan worden verlaagd als het oorspronkelijke subsidieplafond is vastgesteld voordat de begroting voor het betrokken jaar is vastgesteld én de aanvragen voor de vaststelling van de begroting moesten zijn ingediend én er bovendien op de mogelijke verlaging wordt gewezen bij de bekendmaking van het plafond.

Artikel 7 en 8. Aanvraag
In het eerste lid is bepaald dat een aanvraag voor subsidie schriftelijk dient te worden gedaan; en dat als hiervoor een aanvraagformulier is vastgesteld, de aanvraag dan met gebruikmaking van dat formulier gedaan moet worden. Met ‘schriftelijk’ is meer bedoeld dan ‘op papier geschreven’. Zo kan een aanvraag ook digitaal worden gedaan, mits de digitale weg open is gesteld.

Ingevolge artikel 4:29 Awb begint het subsidieproces met een aanvraag. Wat een aanvraag is en aan welke eisen deze moet voldoen staat in afdeling 4.1.1. van de Awb. In het tweede lid is bepaald welke gegevens de aanvrager dient te overleggen bij zijn subsidieaanvraag. De bevoegdheid van het college ter zake nadere regels te stellen, is geregeld in lid 4. Het college kan zo desnoods per geval regelen welke gegevens dienen te worden verstrekt, waarbij het uitgangspunt is dat het college dit doet om de administratieve en bestuurlijke lasten voor alle betrokkenen zo beperkt mogelijk te houden. Zo kan het college bijvoorbeeld bepalen dat voor duidelijk bepaalde categorieën subsidies - bijvoorbeeld

zogenaamde de subsidies waaraan geen verantwoordingseisen worden gesteld - met minder dan de standaard te overleggen gegevens bij aanvraag van een subsidie kan worden volstaan.

Inzage in de financiële reserve van een instelling is slechts aan de orde voor de beoordeling van een jaarlijkse subsidieaanvraag van een grote instelling met overeenkomstige subsidiebehoefte. In lid 3, worden meer formele eisen gesteld aan instellingen, die voor de eerste maal subsidie aanvragen.

Bij een subsidie aan een onderneming moet voorkomen worden dat subsidie wordt verleend die niet in overeenstemming is met de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (hierna VWEU). Daarom zijn een tweetal aanvraagvereisten opgenomen die specifiek voor ondernemingen gelden. Ten eerste, om ontoelaatbare cumulatie te voorkomen wordt een overzicht gevraagd van subsidies, vergoedingen of tegemoetkomingen in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd die al zijn of zullen worden ontvangen voor de activiteiten waarvoor subsidie wordt aangevraagd. Een subsidie kan namelijk ook uit een garantie, lening, korting op de grondprijs, etc. bestaan. Ten tweede, om subsidie onder de de-minimisverordening te kunnen verlenen moet de onderneming om een de-minimisverklaring gevraagd worden. Op basis van een ingeleverde de-minimisverklaring dient het college te controleren of verlenen van de subsidie in overeenstemming is met de de-minimisverordening. De De-minimisverklaring kan worden aangevraagd via de website van het ministerie:
https://webapplicaties.agro.nl/formule1/formulier/DR/scVerklMinimissteun.aspx/fIntroVerklMinimissteun.

Bij subsidieregeling kan het college besluiten hiervan af te wijken; bijvoorbeeld door voor aanvragen om bepaalde subsidies meer of andere gegevens en bescheiden te verlangen.

Artikel 9. Aanvraagtermijn
De aanvraagtermijnen zijn afhankelijk van het soort subsidie. Er wordt onderscheid gemaakt tussen subsidies per kalenderjaar en andersoortige subsidies. Bij subsidieregeling kan het college besluiten af te wijken van de aanvraagtermijnen die vastgesteld zijn in het eerste tot en met derde lid (vierde lid).

Artikel 10. Beslistermijn
Hier worden de termijnen gegeven waarbinnen het college gehouden is te beslissen op een aanvraag voor subsidie. In de Awb staan geen strikte beslistermijnen op een aanvraag om subsidie. Ook hierbij is onderscheid gemaakt tussen subsidies per kalenderjaar en andere subsidies. Bij subsidieregeling kan het college besluiten af te wijken van de beslistermijnen die vastgesteld zijn in het eerste en tweede lid (derde lid).

De beslistermijn bij aanvragen om een subsidie die bij de Europese Commissie aangemeld worden, wordt verdaagd totdat de Europese Commissie een eindebeslissing heeft genomen (vierde lid). Dit om te voorkomen dat subsidie wordt verleend die niet in overeenstemming is met de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie en vervolgens teruggevorderd dient te worden.

Artikel 107, lid 1 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) bepaalt dat steunmaatregelen van de lidstaten of in welke vorm dan ook met staatsmiddelen bekostigd die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen, behoudens de afwijkingen waarin de Verdragen voorzien, met de gemeenschappelijke markt onverenigbaar zijn, voor zover zij het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden. Op de naleving van artikel 107 VWEU wordt toegezien door de Europese Commissie, aan wie (behoudens rechterlijke toetsing door het Hof van Justitie van de EU) het exclusieve oordeel over de vraag of een steunmaatregel in strijd is met het Verdrag, is voorbehouden. Het toezicht is geregeld in artikel 108 VWEU. Artikel 108, lid 3 VWEU legt op de lidstaten – kort samengevat – de verplichting om voorgenomen steunmaatregelen voor de uitvoering daarvan aan de Commissie te melden. Tijdens het daarop volgende onderzoek van de Commissie mag de lidstaat in kwestie de voorgenomen maatregel niet ten uitvoerleggen. Deze standstill-verplichting geldt alleen als de voorgenomen maatregel moet worden

gekwalificeerd als een steunmaatregel die op grond van artikel 108, lid 3 is of had moeten worden aangemeld bij de Commissie.

Artikel 11. Weigerings-, intrekkings- en terugvorderingsgronden
In het eerste lid worden de algemeen geldende weigeringsgronden van de artikelen 4:25, tweede lid, en 4:35 van de Awb, met nadere verplichte gronden aangevuld.

Ondanks dat er sprake is van staatssteun is het soms mogelijk om steun te verstrekken op basis van een vrijstellingsverordening, waardoor het college kan volstaan met een lichte kennisgevingsprocedure. Als dat niet mogelijk is, kan goedkeuring van de Europese Commissie gevraagd worden via een formele aanmelding. Als de Europese Commissie de steun echter niet goedkeurt, dan moet het college overgaan tot weigering (vandaar de verplichte weigeringsgrond in het eerste lid, onder a).

Wat betreft de verplichte weigeringsgrond opgenomen onder b dient het volgende opgemerkt te worden. Bepaalde Europese steunkaders verbieden – als er een bevel tot terugvordering uitstaat – alleen het verlenen van staatsteun onder de betreffende verordening; niet het verlenen van subsidies in het algemeen. Door de in het eerste lid, onder b, gekozen formulering van de weigeringsgrond in combinatie met het verplichtende karakter komt het in de ASV echter neer op een – op zichzelf verdedigbare – verbreding van de weigeringsgrond tot het verlenen van subsidies in het algemeen (als er een bevel tot terugvordering uitstaat).

In het tweede lid is een absolute weigeringsgrond opgenomen voor die gevallen dat overgaan tot subsidieverstrekking strijdigheid op zou leveren met een Europees steunkader omdat er dan subsidie verstrekt zou worden aan een aanvrager die een onderneming drijft die in moeilijkheden verkeert als bedoeld in het toepasselijke steunkader of omdat de betreffende subsidie geen stimulerend effect heeft als bedoeld in het toepasselijke steunkader. Een onderneming wordt naar oordeel van de Europese Commissie beschouwd als een onderneming in moeilijkheden wanneer zij, zonder overheidsingrijpen, op korte of middellange termijn vrijwel zeker gedoemd is te verdwijnen. Meer informatie over dit begrip is te vinden in paragraaf 2.2 van de Richtsnoeren [van de Europese Commissie] voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden (2014/C 249/01). Dat er sprake moet zijn van een stimulerend effect houdt in beginsel in dat de begunstigde aanvrager door de steun in staat wordt gesteld activiteiten of projecten uit te voeren die zij anders – zonder de steun – niet had uitgevoerd. Ook houdt het in beginsel in dat de steun niet mag worden verleend voordat de activiteit wordt gestart.

In het derde lid zijn nog enkele facultatieve weigeringsgronden opgenomen. Het college kan in deze gevallen weigeren, maar is daartoe niet verplicht. Deze gelden in aanvulling op artikel 6 van de Wet bevordering integriteitbeoordelingen door het openbaar bestuur (hierna: Wet Bibob).
Onderdelen a en c spreken voor zichzelf. Onderdeel b geeft de mogelijkheid de subsidie te weigeren als de aanvrager over voldoende eigen middelen beschikt.

Onder f is een weigeringsgrond opgenomen waarmee het college een aanvraag kan weigeren als subsidieverstrekking niet is toegestaan dan nadat deze overeenkomstig artikel 108, derde lid, van het VWEU (de meldingsprocedure) is goedgekeurd door de Europese Commissie. Het gaat hier om subsidieverstrekking die in beginsel niet ongeoorloofd is vanwege strijdigheid met de toepasselijke cumulatieregels of overschrijding van het toegestane bedrag aan de-minimissteun. In deze gevallen kan het college óf weigeren de subsidie te verstrekken óf de subsidie melden bij de Europese Commissie om langs deze weg goedkeuring te verkrijgen. Als het college besluit over te gaan tot melding, dan wordt in verband met de standstill-verplichting de beslistermijn verdaagd totdat de Europese Commissie een eindbeslissing heeft genomen (zie artikel 8, vierde lid). Als de Europese Commissie besluit de voorgenomen subsidieverstrekking niet goed te keuren, dan zal het college de aanvraag alsnog weigeren (zie het eerste lid, onder a). Een subsidie die is of kan worden goedgekeurd kan uiteraard ook op een andere grond worden geweigerd.

Om toe te kunnen zien op de doelmatige besteding van subsidiegeld regelt onderdeel g dat het college de subsidie kan weigeren in het geval de te subsidiëren instelling bezoldigingen overeenkomt of is overeengekomen die hoger zijn dan het bedrag bedoeld in artikel 2.3, eerste lid, van de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (hierna: Wnt). Het algemene bezoldigingsmaximum voor de publieke en semipublieke sector is per 1 januari 2016 vastgesteld op € 179.000; het wordt jaarlijks bij ministeriële regeling geïndexeerd (zie artikel 2.3, tweede, derde en vierde lid, van de Wnt). De gedachte achter deze weigeringsgrond is dat bij subsidieaanvragers die hogere bezoldigingen dan dat bedrag overeenkomen gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat een deel van de subsidie aan dergelijke bezoldigingen wordt besteed. Vanuit het oogpunt van doelmatige besteding van subsidiegeld wordt dit onwenselijk geacht.
Als de doelmatige besteding van subsidiegeld niet in het geding is – bijvoorbeeld omdat het een zeer geringe subsidie betreft of duidelijk is dat de gelden niet besteed zullen worden aan de salariskosten – kan het college afzien van weigering ondanks dat er bij de aanvrager sprake is van bezoldigingen die het maximum overtreffen. Als de subsidiegelden niet besteed zullen worden aan salariskosten, dan zal het aan de aanvrager zijn om dit (uit eigen beweging) te onderbouwen.
De weigeringsgrond heeft betrekking op alle subsidieaanvragers, niet alleen op instellingen die al onder de Wnt vallen. Bovendien wordt gekeken naar alle bezoldigingen die door de aanvrager met functionarissen (met of zonder dienstbetrekking) zijn overeengekomen en dus niet alleen naar die bezoldigingen die zijn overeengekomen met een topfunctionaris als bedoeld in de Wnt.

Onderdeel h ten slotte geeft het college de bevoegdheid in een subsidieregeling nog andere weigeringsgronden op te nemen, bijvoorbeeld weigeringsgronden die specifiek met de te subsidiëren activiteiten samenhangen.

Als de Europese Commissie tot het oordeel is gekomen dat een subsidie niet in overeenstemming is met de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie, dan moet de verleende subsidie ingetrokken en teruggevorderd worden (inclusief rente). Het vierde lid geeft het college de bevoegdheid om hier uitvoering aan te geven.

Een subsidie kan ook (geweigerd en) ingetrokken worden in het geval en onder de voorwaarden, bedoeld in artikel 3 van de Wet Bibob. Dit volgt rechtstreeks uit artikel 6 van die wet.

Artikel 13. Algemene verplichtingen van de subsidieontvanger
De subsidieontvanger is verplicht tijdig (zonder nodeloos tijdsverloop) te melden bij de gemeente als het aannemelijk is dat de gesubsidieerde activiteit niet, niet tijdig, niet geheel of niet volgens alle daaraan verbonden verplichtingen zal worden verricht. In dat geval zal de subsidie lager of op nihil worden vastgesteld of zullen nadere afspraken worden gemaakt over het aanpassen van de verplichtingen, bijvoorbeeld het geven van meer tijd voor de uitvoering van de activiteiten. Bij het niet voldoen aan deze meldingsplicht kan, indien dat achteraf mocht blijken, met toepassing van artikel 4:49 Awb alsnog de subsidievaststelling worden ingetrokken, omdat de ontvanger wist en behoorde te weten dat de vaststelling onjuist was. Terugvordering van de subsidie, inclusief wettelijke rente van het hele subsidiebedrag, kan in zo'n geval proportioneel worden geacht, omdat de ontvanger dan misbruik maakte van het gegeven vertrouwen, dat ten grondslag ligt aan de onderhavige subsidieverordening.

De meldingsplicht geldt niet na vaststelling van de subsidie of voor zover er (op verzoek van de belanghebbende) door de subsidieverlener een ontheffing is verleend van de verplichting om een prestatie overeenkomstig de subsidietoekenning uit te voeren.

In artikel 14 zijn de overige verplichtingen van de ontvanger van de subsidie opgenomen, als ook de plicht belangrijke wijzigingen te melden aan het college. Overigens moet “schriftelijk” hier niet al te letterlijk worden opgevat; een melding per e-mail kan ook voldoende zijn. Bij twijfel neemt de gemeente direct contact op te nemen met de subsidieontvanger en om nadere stukken te vragen.

Artikel 14, Aan een subsidie te verbinden bijzondere verplichtingen

Dit artikel bevat een bevoegdheidsgrondslag voor het college om aan de subsidie bepaalde 'bijzondere' verplichtingen te verbinden, in aanvulling op wat reeds mogelijk is op grond van de Awb (zie artikel 4:37 van de Awb). Wat betreft het tweede en derde lid wordt het creëren van deze mogelijkheid onder bepaalde voorwaarden geboden door de artikelen 4:38 (voor zover het betreft verplichtingen die strekken tot verwezenlijking van het doel van de subsidie) en 4:39 (voor zover het betreft verplichtingen die niet strekken tot verwezenlijking van het doel van de subsidie). In beginsel dient de verordening hiervoor een uitdrukkelijke grondslag te bieden, of – in het geval van verplichtingen die strekken tot verwezenlijking van het doel van de subsidie – de verleningsbeschikking.

Het tweede lid ziet op de verplichtingen die verband houden met de verwezenlijking van het doel van de subsidie. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan eisen inzake de deskundigheid van de personen die de te subsidiëren activiteit uit zullen voeren.

Het derde lid maakt het mogelijk om verplichtingen op te leggen die niet strekken tot verwezenlijking van het eigenlijke doel van de gesubsidieerde activiteit. Het betreft echter geen vrijbrief, deze verplichtingen moeten wel enig verband houden met de gesubsidieerde activiteit. Het kan bijvoorbeeld gaan om het opleggen van de verplichting om een extra inspanning te leveren om een bepaalde doelgroep te betrekken bij de gesubsidieerde activiteiten of om de activiteiten op de meest milieuvriendelijke manier uit te oefenen. Uit de wetsgeschiedenis blijkt dat met het opleggen van oneigenlijke subsidieverplichtingen terughoudendheid dient te worden betracht (Kamerstukken II 1993/94, 23 700, nr. 3, p. 66). Als het college van deze aanvullende mogelijkheid gebruik maakt moet dat duidelijk gemotiveerd worden.

In artikel 4:41 van de Awb is bepaald dat in bepaalde gevallen de subsidie-ontvanger, voor zover het verstrekken van de subsidie heeft geleid tot vermogensvorming, daarvoor een vergoeding verschuldigd is aan het bestuursorgaan. Het gaat daarbij om de volgende gevallen:

- als de subsidie-ontvanger voor de gesubsidieerde activiteiten gebruikte of bestemde goederen vervreemdt of bezwaart of de bestemming daarvan wijzigt;
- als de subsidie-ontvanger een schadevergoeding ontvangt voor verlies of beschadiging van voor de gesubsidieerde activiteiten gebruikte of bestemde goederen;
- als de gesubsidieerde activiteiten geheel of gedeeltelijk worden beëindigd;
- als de subsidieverlening of de subsidievaststelling wordt ingetrokken of de subsidie wordt beëindigd, of
- de rechtspersoon die de subsidie ontving wordt ontbonden.

Deze vergoedingsplicht echter geldt alleen als hierin is voorzien in de verordening of subsidieregeling, of – als deze ontbreken – in de subsidiebeschikking. Daarbij moet zijn bepaald hoe de hoogte van de vergoeding wordt berekend (dit hoeft geen volledige compensatie te betreffen). Met het vierde lid krijgt het college de bevoegdheid om hier uitvoering en invulling aan te geven. In de praktijk zal dit alleen aan de orde zijn bij rechtspersonen die jaarlijks subsidie ontvangen, maar het is ook mogelijk in andere gevallen.

Artikel 15, Egalisatiereserve

De figuur van de egalisatiereserve is gebaseerd op artikel 4:72 van de Awb. Een egalisatiereserve is een reserve van de subsidie-ontvanger waaraan als bestemming het dekken van exploitatierisico's is verbonden. De reserve wordt gevormd om tot een gelijkmatige verdeling van lasten te komen. Op grond van artikel 4:58 van de Awb is artikel 4:72 alleen van toepassing op per kalender- of boekjaar verstrekte subsidie aan een rechtspersoon en bovendien enkel als dat in de ASV, een subsidieregeling of bij de subsidieverlening is bepaald. De verplichting een egalisatiereserve te vormen als bedoeld in het eerste lid kan dus enkel aan rechtspersonen worden opgelegd, voor per kalender- of boekjaar verstrekte subsidies.

Het college kan bij een verleningsbeschikking voor een subsidie die per kalender- of boekjaar wordt verstrekt en die meer dan € 50.000 bedraagt bepalen dat de subsidie-ontvanger een egalisatiereserve dient te vormen (eerste lid). In dat geval komt het verschil tussen het vastgestelde subsidiebedrag en de kosten van de activiteiten waarvoor subsidie werd verleend ten gunste of ten laste van de

egalisatiereserve. De reserve wordt dus gevormd uit exploitatieoverschotten om eventuele toekomstige tekorten op te vangen.

Naast een door het college opgelegde verplichting kan op grond van het tweede lid elke subsidie-ontvanger het college verzoeken een egalisatiereserve te mogen vormen.

Omdat de egalisatiereserve dient om tekorten in het ene jaar te compenseren met overschotten in het andere jaar, heeft de toepassing van het eerste of tweede lid alleen zin bij subsidies die in een reeks van jaren achter elkaar worden verstrekt.

Artikel 17. Eindverantwoording en aanvraag tot subsidies van € 7.501 en € 50.000
In dit artikel is bepaald op welke wijze subsidie-ontvangers subsidie tussen € 7.500 en € 50.000 aan het college dienen te verantwoorden; er dient een aanvraag tot vaststelling ingediend te worden (eerste lid), deze bevat een inhoudelijk verslag waaruit blijkt in hoeverre de gesubsidieerde activiteiten zijn verricht en aan de verplichtingen is voldaan (tweede lid). Ingevolge artikel 12 wordt de wijze van verantwoording al bij het besluit tot verlening van de subsidie aan de subsidie ontvanger bekend gemaakt.

Met betrekking tot het inhoudelijk verslag kan vooraf bij de subsidieverlening al zijn aangegeven op welke manieren het aantonen kan plaatsvinden. Er kunnen daarbij verschillende instrumenten worden gebruikt, zoals bestuurs- en activiteitenverslagen, een managementverklaring, een deskundigenverklaring of andere bewijsstukken (bijvoorbeeld een publicatie), enz. Het verslag kan ook bestaan uit een algemeen jaarverslag van een rechtspersoon. Het gaat er om dat duidelijk is dat de verkregen subsidie is aangewend voor het doel waarvoor de subsidie werd verstrekt. Voorts kan het college, overeenkomstig het derde lid, in een subsidieregeling aangeven andere bewijsmiddelen te verlangen dan een inhoudelijk verslag.

Artikel 18. Eindverantwoording en aanvraag tot subsidies van meer dan € 50.000
Bij subsidies vanaf € 50.000 wordt uitgegaan van de traditionele afrekening van subsidies; op basis van gerealiseerde kosten en baten. De vaststelling van de subsidie vindt plaats op basis van uitgevoerde activiteiten en gerealiseerde kosten. Het derde lid biedt de basis om in een subsidieregeling te bepalen dat er ook andere, waaronder meer of minder, gegevens gevraagd worden.

Artikel 19. Vaststelling subsidie van meer dan € 7.500
Het eerste lid bevat – overeenkomstig artikel 4:13 van de Awb – de termijn waarbinnen de beschikking gegeven dient te worden; wel bestaat de mogelijkheid tot verdagen (tweede lid). Het merendeel van de aanvragen zal binnen deze beslistermijn kunnen worden afgehandeld. Meer ingewikkelde aanvragen vergen soms meer tijd. De verdaging van de beslistermijn – voor de duur van ten hoogste de in het tweede lid nader bepaalde termijn – biedt dan uitkomst. Een besluit tot verdaging op grond van het tweede lid is appellabel (dit in tegenstelling tot een mededeling op grond van artikel 4:14 Awb dat de – eventueel verdaagde – termijn niet gehaald wordt.

Artikel 20. Berekening van uurtarieven, uniforme kostenbegrippen
Dit artikel schrijft voor dat als het college bij de bepaling van de subsidiabele kosten gebruik maakt van uurtarieven, de berekeningswijze hiervan en de voorgeschreven definities in een subsidieregeling vastgelegd dienen te worden. De aanvrager zal daarmee dan bij zijn aanvraag rekening moeten houden. Bij subsidies waarop een Europees steunkader van toepassing is, is het college hierin beperkt tot tarieven en kostenbegrippen die voldoen aan de eisen van het toepasselijke steunkader.

Artikel 24. Hardheidsclausule
Deze hardheidsclausule is opgenomen omdat in uitzonderlijke gevallen vasthouden aan een termijn in de ASV of de toepasselijke subsidieregeling wegens bijzondere omstandigheden onevenredig kan zijn tot de daarmee te dienen belangen. Op grond van het eerste lid kan het college dan een andere termijn vaststellen.

Op grond van het tweede lid kan het college bovendien in een subsidieregeling een hardheidsclausule opnemen die ziet op nader in die subsidieregeling aangegeven bepalingen. Een te treffen voorziening, die niet in de verordening of subsidieregeling is voorzien, dient altijd binnen de doelstellingen van de subsidie te passen.

De toepassing van de hardheidsclausule is beperkt tot individuele gevallen. Zodra de toepassing van een hardheidsclausule voor bepaalde gevallen voldoende is uitgekristalliseerd en daardoor en bestendig karakter heeft gekregen, dient dit beleid in de algemene subsidieverordening of deelverordening te worden neergelegd.

Bijlage 2: Controleprotocol Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018

Inhoud

1	**Algemeen**	**21**
1.1	Doel	21
1.2	Normenkader	22
1.3	Procedure	22
1.4	Definities	22
2	**Onderzoeksaanpak**	**24**
2.1	Algemeen	24
2.2	Aandachtspunten bij de controle van de financiële verantwoording	24
2.3	Betrouwbaarheid en nauwkeurigheid	24
2.4	Aandachtspunten bij het onderzoek naar de gerealiseerde activiteiten	25
3	**Rapportages accountantsonderzoek**	**27**
3.1	Model controleverklaring	27
3.2	Accountantsverslag	32
3.3	Rapport van Bevindingen	32

1. Algemeen

Op grond van de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2018 (ASV 2018) kunnen subsidies worden verstrekt. Deze subsidies zijn onder te verdelen in:

- een subsidie kleiner dan of gelijk aan € 7.500
- subsidie groter dan € 7.500 en kleiner dan of gelijk aan € 50.000
- een subsidie groter dan € 50.000

De verantwoording over de subsidies en het daarbij behorende accountantsonderzoek zijn uitgewerkt in de artikelen 16 tot en met 18 van de ASV 2018.

Door de subsidieontvanger dient verantwoording te worden afgelegd in hoeverre de besteding van de ontvangen subsidie heeft plaatsgevonden overeenkomstig de daaraan verbonden verplichtingen. Tevens bevat de verantwoording een vergelijking tussen de nagestreefde en de gerealiseerde activiteiten, een toelichting op de verschillen en een financiële verantwoording over de besteding van de subsidie.

De financiële verantwoording bij een subsidie groter dan € 50.000 betreft jaarstukken die zijn opgesteld op basis van 'algemeen aanvaarde grondslagen voor de verslaggeving'. Afhankelijk van de grootte van de gesubsidieerde instelling is dan Richtlijn 640 van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving van toepassing of RJk C1. Indien de instelling op grond van specifieke wet- en regelgeving een andere Richtlijn dan RJ640 of RJk C1 moet toepassen[2] dan wordt dit gezien als 'algemeen aanvaarde grondslag voor de verslaggeving'. Als er sprake is van een subsidie anders dan een subsidie die voor activiteiten die in een kalenderjaar worden verstrekt (artikel 9 lid 2 en 3, bijvoorbeeld een projectsubsidie) wordt de besteding van de subsidie verantwoord door middel van een specifieke subsidieverantwoording.

Bij een aanvraag tot subsidievaststelling waarvan de subsidie groter is of gelijk aan € 50.000 is een accountantscontrole als bedoeld in artikel 4:78 en 4:79 Awb vereist. Dit tenzij het college een ontheffing heeft verstrekt voor één of meer jaren.

Ten behoeve van de accountantscontrole van de financiële verantwoording en het onderzoek naar de verantwoorde activiteiten heeft het college van de gemeente Lansingerland dit controleprotocol vastgesteld. Dit controleprotocol is bestemd voor het bestuur en de accountant van de instelling die subsidie ontvangt van de gemeente Lansingerland. De subsidieontvanger is verantwoordelijk voor het ter kennis stellen van dit controleprotocol aan de accountant. Het controleprotocol is gebaseerd op het controleprotocol van de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht heeft dit protocol afgestemd met de CCR - werkgroep Controleprotocollen (COPRO) van de NBA (Nederlands Beroepsorganisatie voor Accountants).

1.1 Doel

Het doel van dit controleprotocol is dat de accountant van de instelling de controle van de financiële verantwoording zodanig inricht en uitvoert dat de gemeente Lansingerland een redelijke mate van zekerheid verkrijgt over:

- de volledigheid en juistheid van de verantwoorde baten en lasten
- de naleving van de aan de subsidie verbonden verplichtingen met een financieel effect

De accountant geeft de uitkomsten van zijn controle weer in een controleverklaring omtrent de volledigheid en juistheid van de financiële verantwoording en de naleving door de subsidieontvanger van de aan de subsidie verbonden verplichtingen met een financieel effect.

De subsidievaststelling door de gemeente Lansingerland kan plaatsvinden op basis van gerealiseerde activiteiten. Voorgaande is van toepassing wanneer dit expliciet in de subsidiebeschikking is opgenomen.

[2] **Zorginstellingen passen bijvoorbeeld de Regeling Verslaggeving WTZi toe**

In dit controleprotocol zijn eveneens de specifieke werkzaamheden opgenomen die de accountant dient uit te voeren inzake de verantwoording van deze gerealiseerde activiteiten via een Activiteitenverslag.

De accountant geeft de uitkomsten van dit onderzoek weer in een Rapport van feitelijke bevindingen. In het Rapport van feitelijke bevindingen meldt de accountant de uitkomsten van zijn onderzoek omtrent het activiteitenverslag welke van invloed zijn op de subsidievaststelling.

1.2 Normenkader

Subsidie groter dan € 50.000
Het betreft een controle naar de getrouwheid van de jaarrekening. Deze jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de voor de desbetreffende instelling van toepassing zijnde 'algemeen aanvaarde grondslagen voor de verslaggeving'. Afhankelijk van de grootte van de gesubsidieerde instelling is dan Richtlijn 640 van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving van toepassing of RJk C1. Indien de instelling op grond van specifieke wet- en regelgeving een andere Richtlijn dan RJ640 of RJk C1 moet toepassen[3] dan wordt dit gezien als 'algemeen aanvaarde grondslag voor de verslaggeving'.
Bij de controle naar de naleving door de subsidieontvanger van de aan de subsidie verbonden verplichtingen zijn de in hoofdstuk 2.2.3. opgenomen aandachtspunten van toepassing.

Indien de verstrekte subsidie wordt vastgesteld op basis van de gerealiseerde activiteiten zal de accountant de in hoofdstuk 2.4 opgenomen werkzaamheden uitvoeren en over de uitkomsten rapporteren via een Rapport van feitelijke bevindingen.

Incidentele subsidie (projectsubsidie) groter dan € 50.000
Een controle naar de volledigheid en juistheid van de subsidieafrekening. Hiervoor gelden geen specifieke verslaggeving voorschriften. Bij de controle naar de naleving door de subsidieontvanger van de aan de subsidie verbonden verplichtingen zijn de in hoofdstuk 2.2.3. opgenomen aandachtspunten van toepassing.

Indien de verstrekte subsidie wordt vastgesteld op basis van de gerealiseerde activiteiten zal de accountant de in hoofdstuk 2.4 opgenomen werkzaamheden uitvoeren en over de uitkomsten rapporteren via een Rapport van feitelijke bevindingen.

1.3 Procedure

De subsidieontvanger geeft opdracht tot controle van de financiële verantwoording en de naleving van de aan de subsidie verbonden verplichtingen aan een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek.

Daarnaast geeft de subsidieontvanger opdracht tot onderzoek van de in het (jaar)verslag verantwoorde activiteiten als deze bepalend zijn voor de subsidievaststelling aan een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek.

De accountant stemt zijn bevindingen inzake het uitgevoerde accountantsonderzoek af met en rapporteert aan zijn opdrachtgever, de subsidieontvanger.

De instelling verstrekt te allen tijde aan het college of aan door hen aangewezen personen inzage in haar boeken en administratie. Hieronder valt tevens dossierinzage door de eventuele reviewer namens de gemeente Lansingerland van de accountantswerkzaamheden betreffende de afgegeven controleverklaring.

[3] **Zorginstellingen passen bijvoorbeeld de Regeling Verslaggeving WTZi toe**

De aanvraag tot vaststelling van de subsidie gaat vergezeld van de controleverklaring en eventueel een accountantsverslag en/of Rapport van feitelijke bevindingen.

1.4 Definities

Jaarverslag
In het jaarverslag is een verantwoording opgenomen van de activiteiten (het activiteitenverslag). Het Activiteitenverslag maakt inzichtelijk in hoeverre de activiteiten hebben plaatsgevonden overeenkomstig de aan de subsidie verbonden verplichtingen. Tevens bevat het een vergelijking tussen de nagestreefde en gerealiseerde doelstellingen, een toelichting op de verschillen en een financiële verantwoording over de besteding van de subsidie.

Financiële verantwoording
Een jaarrekening of een specifieke subsidieverantwoording.

Assurance
Een accountant verschaft zekerheid via een controleverklaring. Bij een controleverklaring is sprake van een redelijke mate van zekerheid.

Controleverklaring
Een schriftelijke mededeling van een accountant die de uitkomst van zijn onderzoek naar een financiële verantwoording weergeeft. In deze mededeling geeft de accountant assurance bij de desbetreffende financiële verantwoording.

Rapport van feitelijke bevindingen
Een rapportage waarin de accountant de uitkomsten van zijn onderzoek vermeldt ten aanzien van de deugdelijke totstandkoming van de in het Activiteitenverslag verantwoorde gerealiseerde activiteiten (=niet-financiële informatie) De accountant rapporteert zijn bevindingen zonder assurance te verschaffen, de gebruiker van het rapport moet zelf zijn oordeel vormen.

Accountantsverslag
Een uitzonderingsrapportage die alleen wordt verstrekt als er sprake is van een niet-goedkeurende controleverklaring. In het verslag geeft de accountant een nadere toelichting op zijn overwegingen welke hebben geleid tot een niet-goedkeurende controleverklaring.

Niet-financiële informatie
In het Activiteitenverslag is een verantwoording opgenomen van de gerealiseerde activiteiten (= niet-financiële informatie). Indien expliciet opgenomen in de subsidiebeschikking zal deze niet-financiële informatie worden gebruikt bij de subsidievaststelling. In hoofdstuk 2.4 van dit controleprotocol zijn de specifieke werkzaamheden opgenomen die de accountant dient uit te voeren inzake het Activiteitenverslag.

Rechtmatigheid
Rechtmatigheid betekent in het algemeen het voldoen aan de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen. In het kader van dit controleprotocol wordt rechtmatigheid gedefinieerd als de naleving van de aan de subsidie verbonden verplichtingen met een financieel effect, zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking. In hoofdstuk 2.2.3 is dit verder uitgewerkt.

Review
Het beoordelen van het dossier van een accountant door een auditdienst of toezichthouder om vast te stellen in hoeverre van diens werkzaamheden gebruik gemaakt kan worden.

2. Onderzoeksaanpak

2. 1 Algemeen

De controle richt zich op de getrouwheid van de door de instelling opgestelde jaarrekening of specifieke subsidieverantwoording. Van de accountant wordt daarnaast verwacht dat hij vaststelt of de subsidie is besteed in overeenstemming met de geldende regelgeving en de voorschriften van de gemeente Lansingerland. Het staat de accountant vrij zijn eigen controleaanpak te kiezen.

2.2 Aandachtspunten bij de controle van de financiële verantwoording

2.2.1 Algemene aandachtspunten bij controle jaarrekening

De accountant dient het volgende vast te stellen:

- de jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de van toepassing zijnde waarderingsgrondslagen
- het jaarverslag is ondertekend door (of namens) het bestuur van de instelling
- de jaarrekening is opgesteld conform de begroting waarvoor subsidie is verleend (tenzij in de verleningsbeschikking anders is bepaald) en bevat een vergelijking met de gerealiseerde baten en lasten van het voorafgaande boekjaar
- in geval van verschillen groter dan 10% tussen begroting en realisatie met een minimum van € 10.000 is in de jaarrekening een toelichting over de oorzaken opgenomen
- de ontvangen subsidievoorschotten zijn op de juiste wijze en per beschikking duidelijk herkenbaar in de jaarrekening opgenomen
- het (jaar)verslag is verenigbaar met de jaarrekening

2.2.2 Algemene aandachtspunten bij controle subsidieverantwoording

De accountant dient het volgende vast te stellen:

- de subsidieafrekening is opgesteld conform de begroting waarvoor subsidie is verleend (tenzij in de verleningsbeschikking anders is bepaald)
- in geval van verschillen groter dan 10% tussen begroting en realisatie met een minimum van € 10.000 is een toelichting over de oorzaken opgenomen
- de ontvangen subsidievoorschotten zijn op de juiste wijze en duidelijk herkenbaar in de subsidieafrekening opgenomen

2.2.3 Rechtmatigheid

De accountant dient het volgende vast te stellen:

- de subsidie is besteed voor het doel waarvoor zij beschikbaar is gesteld
- indien de instelling voor dezelfde begrote uitgaven tevens subsidie heeft aangevraagd bij één of meer andere bestuursorganen, is daarvan melding gedaan bij het verzoek tot subsidievaststelling, onder vermelding van de stand van zaken met betrekking tot die andere aanvraag of aanvragen
- alle in de subsidiebeschikking nader beschreven specifieke verplichtingen met een financieel effect zijn nageleefd
- door de gemeente Lansingerland is specifieke toestemming verleend voor de vorming van een algemene of egalisatiereserve; deze reserve moet zichtbaar in de financiële verantwoording tot uitdrukking worden gebracht (alleen van toepassing voor subsidies vanaf €7.501)
- in de financiële verantwoording is een overzicht opgenomen van de gelieerde rechtspersonen en de daaruit voorvloeiende financiële gevolgen (alleen van toepassing voor jaarlijkse subsidies > € 250.000)

2.3 Betrouwbaarheid en nauwkeurigheid

Bij zijn oordeelsvorming over de naleving van de subsidievoorwaarden streeft de accountant naar een redelijke mate van zekerheid. Indien dit begrip voor het gebruik van statistische technieken gekwantificeerd moet worden, moet uitgegaan worden van een betrouwbaarheid van 95 procent. Een controleverklaring met een goedkeurende strekking impliceert dat, gegeven eerder genoemde betrouwbaarheid, de meest waarschijnlijke fout niet groter is dan één procent van die verantwoording. Als deze norm overschreden wordt is de in 2.3.1. vermelde tabel van toepassing.

2.3.1 Goedkeuringstolerantie

Voor de oordeelsvorming van de accountant en de controleverklaring zijn de volgende goedkeuringstoleranties voor de financiële verantwoording van toepassing:

Soort verklaring	Goedkeurend	Met beperking	Oordeel-onthouding	Afkeurend
Fouten in de verantwoording (% van lasten)	≤ 1%	> 1% < 3%	-	≥ 3%
Onzekerheden in de controle (% van lasten)	≤ 3%	> 3% < 10%	≥ 10%	-

Van een fout in de financiële verantwoording is sprake indien naar aanleiding van de uitgevoerde controle is gebleken dat een (gedeelte van) een post niet in overeenstemming is met één of meer aspecten van de wet- en regelgeving. Fouten worden in absolute zin opgevat, voor zover het de naleving van de subsidievoorwaarden betreft. Saldering van deze fouten is daarom niet toegestaan.

Van een onzekerheid in het onderzoek is sprake als er onvoldoende (controle-) informatie beschikbaar is om een (gedeelte van een) post als goed of fout aan te merken. Bij fouten in de financiële verantwoording kan onderscheid gemaakt worden in incidentele en structurele fouten. Van een incidentele fout is sprake als het een toevallige fout betreft. Kenmerkend voor incidentele fouten is dat in principe geen herhaling optreedt van de geconstateerde fout. Van een structurele fout is sprake als de oorzaak van de fout is gelegen in (onderdelen van) het systeem van uitvoering, waardoor fouten met een (zeker) herhalingskarakter (kunnen) optreden. Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing op onzekerheden in de controles. Voor een adequate onderbouwing van het oordeel is het noodzakelijk dat de accountant fouten en onzekerheden zoveel mogelijk kwantificeert.

2.4 Aandachtspunten bij het onderzoek naar de gerealiseerde activiteiten

2.4.1 Niet-financiële informatie

Als de subsidievaststelling plaatsvindt op basis van gerealiseerde activiteiten is in de subsidiebeschikking opgenomen dat de accountant zijn bevindingen ten aanzien van de verantwoording van deze activiteiten dient te rapporteren in een Rapport van feitelijke bevindingen.

De niet-financiële informatie dient te voldoen aan de onderstaande eisen. De informatie is:

- Op een ordelijke en controleerbare wijze tot stand gekomen:
    - de verantwoordelijkheden en bevoegdheden in het proces zijn duidelijk vastgelegd
    - het totstandkomingproces is achteraf reconstrueerbaar;
    - de niet-financiële informatie die als uitkomst van het proces wordt opgeleverd stemt overeen met de niet-financiële informatie zoals in het Activiteitenverslag is opgenomen
- niet strijdig met de financiële informatie in de verantwoording

Ordelijk wil zeggen opgezet in overeenstemming met de in de administratieve organisatie en interne controle vastgelegde procedures en functionerend in overeenstemming daarmee. Controleerbaar wil zeggen dat de beschikbare informatie de accountant van een organisatie in staat stelt om de administratieve verwerking hiervan te beoordelen en op werking te toetsen.

Het onderzoek naar de niet-financiële informatie door de accountant omvat de volgende werkzaamheden:

- het vaststellen dat is uitgegaan van de definities van activiteiten met daarbij behorende criteria zoals die zijn opgenomen in de subsidiebeschikking
- het beoordelen van de opzet en bestaan van de informatieverzameling en verwerking van de niet-financiële informatie voor zover relevant voor de ordelijke en controleerbare totstandkoming hiervan
- op basis van deelwaarnemingen toetsen of deze maatregelen daadwerkelijk in de praktijk zijn gebracht; het behoort niet tot de taak van de accountant om de niet-financiële informatie opnieuw te meten en te onderzoeken, omdat daarmee ook een uitspraak zou worden gedaan over de uitkomsten van het proces; het beoordelen van deze uitkomsten vormt geen onderdeel van de taak van de accountant
- het vaststellen dat de verantwoorde activiteiten in het Activiteitenverslag overeenkomen met de bronregistratie
- de accountant meldt de uitkomsten van zijn onderzoek in een Rapport van feitelijke bevindingen

3. Rapportages accountantsonderzoek

3.1 Model controleverklaring

Er zijn door de gemeente Lansingerland geen specifieke voorwaarden gesteld ten aanzien van de tekst van de controleverklaring, anders dan dat daarin moet worden aangegeven dat het Controleprotocol Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2017 in acht is genomen. Ter zake wordt verder verwezen naar de voor de accountants algemeen geldende richtlijnen.

Voor de goedkeurende controleverklaring worden de volgende voorbeeldteksten gegeven.

3.1.1 Modeltekst goedkeurende controleverklaring bij een jaarrekening (o.b.v. RJ 640)

Controleverklaring

Opdracht
Wij hebben de jaarrekening … (jaar) van … (naam instelling) te … (statutaire vestigingsplaats) bestaande uit de balans per … (datum) en de winst-en-verliesrekening over … (jaar) met de toelichting gecontroleerd.

Verantwoordelijkheid van het bestuur
Het bestuur van de instelling is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met de Richtlijn voor de jaarverslaggeving 640 “Organisaties zonder winststreven” en de subsidiebeschikking(en) van de gemeente Lansingerland.

Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer het ontwerpen, invoeren en in stand houden van een intern beheersingssysteem relevant voor het opmaken van en getrouw weergeven in de jaarrekening van vermogen en resultaat, zodanig dat deze geen afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten bevat, het kiezen en toepassen van aanvaardbare grondslagen voor financiële verslaggeving en het maken van schattingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Het bestuur van de instelling is tevens verantwoordelijk voor de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties. Dit houdt in dat deze bedragen in overeenstemming dienen te zijn met de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2017 en de subsidievoorwaarden zoals opgenomen in de subsidiebeschikking(en) d.d. [DATUM EN KENMERK BESCHIKKING(EN)] van de gemeente Lansingerland.

Verantwoordelijkheid van de accountant
Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden en het Controleprotocol Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2017. Dienovereenkomstig zijn wij verplicht te voldoen aan de voor ons geldende gedragsnormen en zijn wij gehouden onze controle zodanig te plannen en uit te voeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico’s dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan alsmede in het kader van de financiële rechtmatigheid voor de naleving van de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2017 en de subsidievoorwaarden zoals opgenomen in de subsidiebeschikkingen, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van (naam instelling). Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en van de redelijkheid van schattingen die het bestuur van de instelling heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Oordeel
Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van … (naam instelling) per … (datum) en van het resultaat over … (jaar) in overeenstemming met de Richtlijn voor de jaarverslaggeving 640 “Organisaties zonder winststreven”. Tevens zijn wij van oordeel, dat de baten, lasten en balansmutaties tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de aan de subsidie verbonden verplichtingen zoals vastgelegd in de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2017 en de subsidiebeschikking(en) met de kenmerken [kenmerk beschikkingen].

Verklaring betreffende overige gestelde eisen
Het jaarverslag is, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar met de jaarrekening.

Plaats, datum
Ondertekening

3.1.2 Modeltekst goedkeurende controleverklaring bij een subsidieverantwoording

Controleverklaring

Opdracht
Wij hebben de bijgevoegde, door ons gewaarmerkte, subsidieverantwoording ingevolge de door de gemeente Lansingerland gesubsidieerde activiteiten van … (naam instelling) te … (statutaire vestigingsplaats) over … (jaar/periode) gecontroleerd. De verantwoording is opgesteld onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de instelling. Het is onze verantwoordelijkheid een controleverklaring inzake de verantwoording te verstrekken.

Verantwoordelijkheid van het bestuur
Het bestuur van de entiteit is verantwoordelijk voor het opstellen van de subsidieverantwoording in overeenstemming met ... (hier verwijzen naar relevante wet- en regelgeving opgenomen in subsidiebeschikking). Het bestuur is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opstellen van de subsidieverantwoording mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant
Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de subsidiedeclaratie op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden en het Controleprotocol Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2017. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de subsidieverantwoording geen afwijkingen van materieel belang bevat. Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de subsidieverantwoording. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de subsidieverantwoording een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten. Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opstellen van de subsidieverantwoording door de entiteit, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor het opstellen van de subsidieverantwoording, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de subsidiedeclaratie. Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel
Naar ons oordeel geeft de subsidieverantwoording de baten en lasten juist en volledig weer en zijn de baten en lasten tot stand gekomen in overeenstemming met de aan de subsidie verbonden verplichtingen zoals vastgelegd in de subsidiebeschikking.

Beperking in gebruik en verspreidingskring
De subsidieverantwoording is opgesteld voor de gemeente Lansingerland (naam subsidiegever) met als doel ... (naam entiteit(en)) in staat te stellen te voldoen aan eisen zoals opgenomen in de Algemene Subsidieverordening Lansingerland 2017 en de subsidiebeschikking met kenmerk [KENMERK SUBSIDIE]. Hierdoor is de subsidieverantwoording mogelijk niet geschikt voor andere doeleinden. De subsidieverantwoording met onze controleverklaring is derhalve uitsluitend bestemd voor ... (naam entiteit(en)) en ... (naam subsidiegever) en dient niet te worden verspreid aan of te worden gebruikt door anderen.

Plaats, datum
Ondertekening

3.2 Accountantsverslag

Een uitzonderingsrapportage die alleen wordt verstrekt als er sprake is van een niet-goedkeurende controleverklaring. In het verslag geeft de accountant een nadere toelichting op zijn overwegingen welke hebben geleid tot een niet-goedkeurende controleverklaring.

3.3 Rapport van feitelijke bevindingen

In het Rapport van feitelijke bevindingen rapporteert de accountant de uitkomsten van zijn onderzoek ten aanzien van de deugdelijke totstandkoming van de in het Activiteitenverslag verantwoorde gerealiseerde activiteiten (= niet-financiële informatie). Hiervoor is geen specifiek format voorgeschreven. In ieder geval moet duidelijk zijn vermeld welke werkzaamheden de accountant heeft uitgevoerd en tot welke bevindingen deze hebben geleid

Toets initiatieven Lansingerlands Initiatief editie 2018/2019

Hieronder treft u de toets van ingediende initiatieven.
In de Plannen van Aanpak van de initiatiefnemers vindt u aanvullende informatie.

Initiatief	Kosten	Financiering	Draagvlak/toege-voegde waarde	Juridisch	Haalbaar-heid	Advies
Kringmarkt	😐	😐	😐	😐	😐	😐
Pleisterplaats De Hichte	🙂	🙂	🙂	😐	🙂	🙂
Plukberm en eetbare ruimte	🙂	🙂	🙂	🙂	🙂	🙂
Terughalen Vrachtschuit	😐	😐	😐	😐	😐	😐
Voedings-Advies op school	😐	🙂	😐	☹	😐	☹

Kringmarkt dorpskern Bergschenhoek

Het initiatief	Het opzetten van een Kringmarkt, in één van de leegstaande panden in het centrum van Bergschenhoek, waar mensen nieuwe, tweedehandse en zelfgemaakte spullen te koop kunnen aanbieden via een zelf ingericht gehuurd kraampje. Dit concept bestaat al in franchise vorm (www.jouwmarktkraam.nl). De Kringmarkt gaat op non-profit basis werken; er wordt een stichting opgericht. Naast een duurzaam karakter heeft de Kringmarkt ook een sociale functie (ontmoetingsplaats met mogelijkheid voor een kop koffie, het volgen van uiteenlopende workshops etc.). Doel van de Kringmarkt is het tegengaan van de leegstand in het centrum van Bergschenhoek, daarnaast is het een trekpleister voor het winkelende publiek. De winkel wordt een plek waar mensen elkaar kunnen vinden als ze iets zoeken, iets nodig hebben of iets te bieden hebben. Dit kan ook niet materieel zijn.	🙂
Kosten	Initiatiefneemsters begroten de totaaalkosten voor het eerste hele jaar op €56.405,-. De kosten zijn deels onderbouwd met offertes en deels begroot op en op basis van kosten in vergelijkbare winkels in Rotterdam en Dordrecht. De (eenmalige) startkosten bedragen circa € 26.992,- en bestaan onder meer uit de kosten voor aanschaf kramen (€ 8.000) en inrichting (€ 4.000). Deze twee kostenposten zijn niet met offertes onderbouwd. Daarnaast de kosten voor beveiliging, pinbetaling- en kassasysteem (€ 13.117,- gespecificeerd). De maandelijks terugkerende kosten zijn jaarlijks begroot op € 29.413,-, zijnde € 2.451,- per maand. Dit maandbedrag uit: voorschot servicekosten (€ 522,-), kosten voor gas, water en licht (€ 700,- gebaseerd op nota's van de pandeigenaar uit 2014/2015), onkostenvergoeding 2 initiatiefneemsters € 1.000,- (€ 500,- per persoon voor 3 dagen/week) en kosten voor verzekeringen, internet/tefefoon en transactiekosten pinautomaat. Aan deze kostenopgave ligt deels een gespecifieerde onderbouwing ten grondslag. De	😐

	variabele kosten (beveiligingsstickers/koffie & thee e.d.) zijn summier beschreven. Er is geen meerjarig overzicht van kosten en baten uitgewerkt.	
Financiering	Initiatiefneemsters vragen de helft van de begrote kosten voor het eerste hele jaar aan de gemeente, zijnde een bedrag van € 28.202,50. De financiering voor de overige 50% van de kosten zal uit sponsoring, donaties en crowdfunding moeten komen. Dit is nog niet uitgewerkt. Wel heeft een particulier zich schriftelijk bereid verklaard maximaal € 10.000,- renteloos te willen lenen, mocht de financiering van de overige 50% niet toereiken.	
Draagvlak/ toegevoegde waarde	Dit initiatief heeft een grote mate van maatschappelijke betrokkenheid: enerzijds het centrum van Bergschenhoek levendiger maken en anderzijds het vervullen van een sociale functie. De winkel zal door vrijwilligers gaan draaien. Daarnaast willen initiatiefneemsters mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt betrekken. Als gevolg van diverse oproepen in de lokale huis-aan-huis kranten zijn veel positieve reacties ontvangen, ook van de winkeliersvereniging. Circa 15 vrijwilligers hebben zich gemeld. In de in januari 2019 vastgestelde centrumvisie Bergschenhoek en het daarbij horende uitvoeringsprogramma zit ook een project om de mogelijkheden voor een huiskamer voor het dorp te onderzoeken. Mogelijke weerstand vanuit bestaande kringloopwinkels in de gemeente is niet onderzocht/bekend.	
Juridisch	Initiatiefneemsters geven aan de Kringmarkt als non-profit winkel op te zetten waarvoor zij een stichting oprichten. De winkel zal uiteindelijk door vrijwilligers gaan draaien onder eindverantwoordelijkheid van de 2 initiatiefneemsters. Als belangrijke kanttekening geven ze aan dat, als er een vaste huurder in het door hun gebruikte pand komt en er geen vervangende ruimte beschikbaar is dan wel als blijkt dat de Kringmarkt niet levensvatbaar is, ze de aangeschafte spullen zullen verkopen. Met de opbrengst worden schulden ingelost en een restant zal terugkomen aan de gemeente.	
Haalbaarheid	Pand: er ligt een schriftelijk voorstel voor het pand naast Bon Chef, sectie 5 van de Vlashoeck in Bergschenhoek (voorstel geldend tot 22 maart 2019, mits in de tussentijd een huurder vast wil huren). Flexibele huur voor max. 23 maanden, tussentijds door beide partijen opzegbaar met een termijn van een maand. Huurkosten per maand (voorschot servicekosten en GWL) circa € 1.222,-). Ook is er contact geweest over het pand naast de Jumbo in Bergschenhoek maar daar is (nog) niks concreets uitgekomen. Andere locaties zijn ook niet in beeld. Het risico bestaat dat als er een 'betalende' huurder zich bij pandeigenaar sectie 5 van de Vlashoeck meldt, het pand binnen vier weken verlaten moet zijn. In het plan hebben initiatiefneemsters geen rekening gehouden met "verhuis- of opslagkosten". Ze geven aan dat in geval er aansluitend geen locatie beschikbaar zou zijn, op het moment dat ze het pand moeten verlaten, ze de spullen gaan verkopen. Met de opbrengst worden schulden ingelost en een restant komt terug aan de gemeente. Financieel: op onderdelen ontbreekt inzicht in de kosten, inkomsten en financiering om een goed beeld te vormen over de (financiële) haalbaarheid van het plan. De vraag is of de begrote kosten en ingeschatte baten met elkaar in evenwicht zijn. De Kringmarkt heeft de opbrengsten volgens inschatting uitgewerkt. In het bijzonder is het de vraag (mede gelet op de flexibele huurcondities) of de exploitatie het meerjarig gaat kunnen bolwerken. Het initiatief, zoals het er nu ligt qua huurcondities, zou vergeleken kunnen worden met een pop-up store met bijbehorend afbreukrisico.	

	De Kringmarkt is een omvangrijk plan waarvan de kosten deels inzichtelijk zijn gemaakt met offertes. Ook is de financiering van de overige 50% onvoldoende aannemelijk gemaakt.	
Advies	Het college adviseert dit initiatief door te laten gaan naar de Verkiezing van het Lansingerlands Initiatief, met inachtname van de kanttekeningen die genoemd zijn onder 'Haalbaarheid'.	

Pleisterplaats De Hichte

Het initiatief	Met Pleisterplaats de Hichte willen de initiatiefnemers in hun voortuin aan de Kleihoogt 1 in Berkel en Rodenrijs een rustpunt voor bezoekers van de Groenzoom realiseren. Hier kunnen wandelaars en fietsers even uitrusten, naar het toilet gaan, zelf een (gratis) kopje koffie of thee maken en hun elektrische fiets opladen. Bezoekers kunnen hier ook informatie verkrijgen over het gebied (wandel- en fietsroutes) en over de cultuurhistorie van het gebied; o.a. dat Anthonie van Leeuwenhoek zijn vondst over micro-organisten in het Berkelse Meer deed. In overleg met de vereniging van Anthonie van Leeuwenhoek en de Historische vereniging wordt een informatiebord geplaatst. Tenslotte kan men hier ook informatie vinden over de locatie van de rustplek; de oude boerderij Hoeve Cornelia en de geschiedenis daarvan. Initiatiefnemers zetten een opgeknapte 'schaftkeet' neer met een koelkastje en koffie/theevoorziening. Buiten komt een zitmogelijkheid. Het toilet bevindt zich in het voorportaal van Atelier de Hichte. Het atelier hoeft niet geopend te zijn om van het toilet gebruik te kunnen maken. Pleisterplaats de Hichte is alle dagen in de week toegankelijk tussen 9.00 en 18.00 uur. Er komt een donatiepotje in de keet te staan voor een vrijwillige bijdrage.	
Kosten	Initiatiefnemers schatten de kosten voor de uitvoering van het plan in op een bedrag van €10.000,-. Deze kosten betreffen voornamelijk de kosten van een aannemer voor het uitvoeren van diverse werkzaamheden (ca € 4.500,-); de kosten van de aanschaf van de keet (€ 800,-) bebording (€ 2.347,54). De kosten voor het plaatsen van een camera (€ 200), bebording (€ 400) en vlaggen in de omgeving (€ 229,34) en diverse kosten voor o.a. koffie/thee/fietspomp/reparatie-set (€ 236,11) ad totaal € 1.065,45 zijn realistisch ingeschat, maar niet onderbouwd met offertes.	
Financiering	Initiatiefnemers vragen de helft van de begrote kosten aan de gemeente. De financiering voor de overige 50% van de kosten komt uit eigen middelen. Verder is een bewonderaar van Antonie van Leeuwenhoek bereid het informatiebord van Anthonie van Leeuwenhoek (deels) te sponsoren voor een bedrag van € 500,-. Deze toezegging is niet onderbouwd.	
Draagvlak en toegevoegde waarde	Met dit concept zijn bezoekers van de Groenzoom alle dagen van de week welkom van 9.00 – 18.00 uur om gebruik te maken van de voorzieningen van de Pleisterplaats. Op dit moment is er geen (openbare) toiletvoorziening in de Groenzoom.	
Juridisch	Kanttekening: initiatiefnemers verrichten een aantal commerciële activiteiten op hun terrein (B&B, kanoverhuur en theetuin). Het initiatief zou deze commerciële activiteiten kunnen versterken.	
Haalbaarheid	Het initiatief de Pleisterplaats is haalbaar. De vraag is hoe bezoekers van de Groenzoom bekend worden met deze rustplek. De Pleisterplaats wil zich op termijn aansluiten bij Stichting Rustpunt, www.rustpunt.nu. Deze Stichting geeft aan voor 2019 (nog) geen mogelijkheden te zien en eerst andere delen	

	van Nederland verder uit te willen werken.	
Advies	Het college adviseert dit initiatief door te laten gaan naar de Verkiezing van het Lansingerlands Initiatief.	

Plukberm of Eetbare ruimte

Het initiatief	Voedselbossen zijn op dit moment populair omdat zij bijdragen aan een grotere biodiversiteit, betere waterhuishouding, bodem verbetering, circulariteit van grondstoffen. Ook kan meer groen meer CO2 vastleggen. Maar dat niet alleen. Het kan mensen en kinderen ook helpen te leren omgaan met natuur. Er zijn in Nederland al verschillende initiatieven op dit gebied, maar Lansingerland kent deze nog niet. Het idee van de initiatiefneemster is om in deze gemeente een plukberm of eetbare plekken zoals openbaar groen, bermen, vergeten stukjes groen etcte creëren met eetbare en andere nuttige planten. Een plek waar mensen kunnen zien, proeven en leren hoe ze zelf ook eetbaar groen aan kunnen gaan leggen. De kennis, netwerken en de praktijkervaring zijn aanwezig. Wat er nu nog nodig is, zijn mensen die eetbare plekken willen realiseren in hun eigen buurt. De initiatiefneemster zou hier heel graag in deze gemeente mee willen starten, zodat het groen waar deze gemeente zo trots op is nog meer waarde krijgt. De initiatiefnemer heeft twee plekken op het oog: een berm bij de Julianalaan, langs de N209, in Bergschenhoek (100 m2) en een plantsoen op de hoek Sporthoekpad/Hoeksekade in Bergschenhoek van 1000 m2. Er zijn al bewoners die hebben aangegeven mee te willen helpen met het uitwerken van dit initiatief. De initiatiefneemster onderhoudt met de andere deelnemers de twee percelen en bekostigt dit. De oogst wordt verdeeld onder de mensen die helpen met het onderhoud.	
Kosten	De uitvoering van het initiatief kost naar inschatting van de initiatiefnemer een bedrag van € 8.710,- De kosten zijn voor de beplanting en voor informatieborden bij de eetbare plekken. De beplanting kost voor de locatie Julianalaan Bergschenhoek € 610,-. De beplanting voor de locatie hoek Sporthoekpad en Hoeksekade kost € 6.100,- Een informatiebord voor de laatstgenoemde locatie kost € 2.000,- Er ligt een gespecificeerde begroting aan ten grondslag. De kosten zijn realistisch ingeschat. De gemeente heeft aangegeven het schoonmaken van het perceel aan de Julianalaan voor zijn rekening te nemen. Periodiek pleegt de initiatiefnemer, samen met andere geïnteresseerden, onderhoud aan het perceel, zodat de bomen, struiken en kruiden optimaal kunnen groeien.	
Financiering	Voor de financiering van de overige 50% legt de initiatiefneemster eigen geld in en vraagt een bijdrage aan inwoners die zich aansluiten bij dit initiatief.	
Draagvlak en toegevoegde waarde	Initiatiefneemster heeft al contact met bewoners binnen haar netwerk die enthousiast zijn over haar plan en willen participeren. Omwonenden van de twee plekken zijn inmiddels geïnformeerd. Het is nog niet duidelijk of dit weerstand oplevert. Toegevoegde waarde: Openbare ruimte gebruiken om zo bij te kunnen dragen aan meer vegetatie, grotere biodiversiteit en bodemverbetering. Dit kan weer leiden tot een betere waterhuishouding. Bovendien brengen plukbermen of eetbare plekken mensen dichterbij de natuur en vergroot het de sociale cohesie.	

Juridisch	Grond is eigendom van de gemeente. Gemeente geeft toestemming om de betreffende grond hiervoor beschikbaar te stellen	
Haalbaarheid	Dit initiatief is relatief eenvoudig en vraagt om een eenmalige investering. De initiatiefneemster maakt met de gemeente afspraken over de wijze van onderhoud (zelfbeheer). De initiatiefneemster onderhoudt met de andere deelnemers de twee percelen en bekostigt dit. Er zijn al bewoners die hebben aangegeven mee te willen helpen met het uitwerken van dit initiatief. Omwonenden van de twee locaties zijn geïnformeerd over de plannen.	☺
Advies	Het college adviseert om dit initiatief door te laten gaan naar de Verkiezing van het Lansingerlands Initiatief.	☺

Terughalen vrachtschuit naar Lansingerland

Het initiatief	Met dit initiatief wil de initiatiefnemer een oude vrachtschuit terughalen naar Lansingerland. Binnen de gemeente Lansingerland is weinig meer te zien van cultuurhistorische waarde. De Historische Vereniging Berkel en Rodenrijs (HVBR) heeft zich ten doel gesteld om waar mogelijk de historie te doen herleven. Vroeger lagen de vaarten vol met schuiten. In 1976 verdween de laatste schuit uit de wateren van Berkel en Rodenrijs. HVBR wil vanuit historisch oogpunt een schuit terug laten keren. Een oude vrachtschuit in het water nodigt uit tot het stellen van vragen, zowel bij jong als oud. De HVBR wil de schuit geschikt maken als podium voor de historie van Lansingerland. Op de schuit kunnen oude verhalen verteld worden over land- en tuinbouw, de vaarwegen en turfvervoer. Ook is de schuit geschikt voor exposities van fotomateriaal en lezingen over de ontstaansgeschiedenis van onze gemeente. Kort gezegd: “Het verleden een gezicht geven”. Een historische vrachtschuit kan bijdragen aan de totstandkoming van en deel gaan uitmaken van een ontmoetingsplek. Voorgestelde locatie voor de schuit is in de keersloot tegenover de R.K. kerk aan de Noordeindseweg 102 in Berkel en Rodenrijs. 	☺
Kosten	De uitvoering van dit initiatief is begroot op circa € 96.100,-. De initiatiefnemer heeft dit als volgt gespecificeerd: -Aankoop schuit incl. bijkomende kosten: €45.000,- -Aanvragen tijdelijke ontheffingen: €1.500,- -Groot onderhoud op de werf: €1.500,- - Opknappen en inrichting schuit: €8.500,- - Aanleg steiger met hazenpad: €7.500,-	😐

	- Elektriciteitsvoorziening: € 3.600,- - Ophalen schuit en te water laten: €3.500,- - Periodiek onderhoud voor de periode van 10 jaar: €10.000,- - Kosten jaarlijks klein onderhoud voor 10 jaar: €15.000,- Deze begroting is momenteel onvoldoende onderbouwd met offertes. Er zijn op sommige onderdelen mondelinge opgaven gedaan.	
Financiering	Er ligt een plan voor verdere financiering. Initiatiefnemer vraagt als eerste aan de gemeente Lansingerland om de financiële bijdrage vast te stellen (€48.000,-). HVBR is voornemens het Fonds voor cultuurparticipatie (€15.000,) Fonds 1818 (Renovatie en periodiek onderhoud) (€15.000,-). Daarnaast verwacht HVBR €13.000,- aan giften te ontvangen. Zelf draagt HVBR € 5.100,- bij. Er zijn nog geen toezeggingen gedaan door de diverse partijen.	
Juridisch	De aanlegsteiger en ligplaats passen niet in het bestemmingsplan. Alhoewel we geen beleid hebben voor ligplaatsen is er wel een mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen voor het aanbrengen van de steiger en het creëren van een ligplaats. De vergunning kan voor maximaal 10 jaar verleend worden. Wel zal er een goede onderbouwing aanwezig moeten zijn voor het unieke (historische) karakter van deze boot. De duur van het vergunningen traject is 8 weken met 6 weken bezwaar. De locatie van de keersloot aan de Noordeindseweg is hiervoor geschikt. De sloot dient als waterberging en de functie wordt hierdoor niet belemmerd. Het Hoogheemraadschap Delfland moet hiervoor nog wel een keurvergunning afgeven.	
Draagvlak en toegevoegde waarde	Initiatiefnemer stelt dat de behoefte aan historische kennis toeneemt. Dit blijkt uit het enthousiasme voor presentaties van HVBR in de afgelopen maanden. Daarmee wordt ook de aanname gedaan dat men geïnteresseerd is in een vrachtschuit in de vaart. Deze locatie heeft als voordeel dat de schuit tegenover twee gemeentelijke monumenten komt te liggen (RK-kerk en pastorie). Er is niet onderzocht of de schuit op voorgestelde locatie weerstand oproept bij bijvoorbeeld omwonenden. Het idee van EXPO Lansingerland (uitwerking beleidsplan kunst en cultuur) is dat verschillende ontwikkelingen rond kunst in de openbare ruimte en erfgoed aan elkaar verbonden worden. De komst van een vrachtschuit zou hier in kunnen passen.	
Haalbaarheid	Het is een omvangrijk plan waar hoge kosten mee gemoeid zijn. Deze kosten zijn onvoldoende onderbouwd door offertes. Ook is de financiering van de overige 50% onvoldoende aannemelijk gemaakt. Daarnaast moet een ontheffingsprocedure voor de ligplaats worden doorlopen, waarvan het resultaat nu nog niet bekend is. Ook moet bij het Hoogheemraadschap van Delfland een keurvergunning worden aangevraagd.	
Advies	Het college adviseert dit initiatief door te laten gaan naar de Verkiezing van het Lansingerlands Initiatief, met inachtname van de kanttekeningen die genoemd zijn onder ‘Haalbaarheid’.	

Voedingsadvies op School

Het initiatief	Met dit initiatief wil de initiatiefnemer een plan ontwikkelen, samen met Next Level Human (voedingsadvies) en Crossfit Lansingerland, waarin de leerkrachten van alle basisscholen in Lansingerland de kennis en handvatten krijgen om het perfecte voorbeeld te worden van gezonde gewoontes voor de kinderen die zij iedere dag lesgeven.	

	Het project omvat de volgende elementen: - Educatie over marcronutriënten en hun functie - Educatie over het effect van marcronutriënten in het lichaam - Voedingsadvies gebaseerd op wetenschappelijke basis en jarenlange ervaring - Leerkrachten de middelen geven om een goed voorbeeld te kunnen zijn - Bespreekbaar maken van overgewicht en obesitas/invloed van marketing - Verbindingen leggen tussen organisaties, groepen en gemeente	
Kosten	De initiatiefnemer heeft de kosten voor de uitvoering van zijn plan begroot op €59.440,- Er zijn een aantal elementen die gefinancierd moeten worden. Er wordt een lesprogramma ontwikkeld voor de verschillende klassen. Deze lessen moeten ook worden gegeven. Daarnaast maakt de initiatiefnemer een programma voor het Challenge gedeelte. Hierbij gaan de leraren zelf aan de slag met gezonde gewoontes en integreren ze de aanpassingen in hun gewoontes in de dagelijkse gang van zaken. Hier wordt de leerkracht het beste voorbeeld. De kosten zijn als volgt gespecificeerd: -Kosten creatie Challenge: € 4.200,- -Kosten Ontwikkelen lessen en lesgeven: € 23.040,- -Kosten Challenge: (o.a. Crossfitlessen, metingen, administratie) € 32.200,- Deze kosten zijn op basis van deelname van 20 scholen.	
Financiering	Voor de verdere financiering nemen zowel Next Level Human als Crossfit Lansingerland ieder 25% van de resterende kosten voor hun rekening.	
Draagvlak en toegevoegde waarde	De initiatiefnemer noemt als toegevoegde waarde van het initiatief dat het de volgende generatie Lansingerlanders een goede basis geeft om hun eigen gezonde gewoontes in stand te kunnen houden zodat hun levenskwaliteit en productiviteit (zowel mentaal als fysiek) vergroot wordt. Initiatiefnemer geeft aan dat 20 scholen enthousiast zijn over het project omdat het in een behoefte voorziet, zonder extra kosten. Wel vraagt dit een tijdsinvestering van de leerkrachten.	
Juridisch	Kijkend naar artikel 8, onderdeel i en j van de subsidieregels Lansingerlands Initiatief 2018, is er een duidelijke relatie tussen het initiatief en het privé- en commercieel belang van de initiatiefnemer. Hij heeft een zakelijke relatie met Crossfit Lansingerland. Hij geeft hier les. Zijn vrouw is eigenaar van het bedrijf Next Level Human. Initiatiefnemer geeft hierover aan dat er geen andere partijen in Lansingerland zijn die dit programma zouden kunnen en willen draaien. De enige partijen hiervoor zouden Next Level Human en CrossFit Lansingerland zijn.	
Haalbaarheid	Het terugdringen van obesitas bij kinderen door een educatieprogramma rondom voeding en beweging is een mooi initiatief. Kanttekeningen bij dit initiatief zijn: -Krijg je alle basisscholen enthousiast over dit plan? Hebben zij tijd en behoefte aan de VOS (Voedingsadvies op school)-activiteiten? Initiatiefnemer geeft aan dat bij een inventarisatie op alle 22 basisscholen in Lansingerland slechts 2 scholen hebben aangegeven niet mee te willen doen aan het project VOS, 20 scholen dus wel. Dit is echter niet concreet aangetoond. Ook gaven scholen aan dat het moet passen binnen hun drukke programma's en in overleg moet worden uitgewerkt. -Vinden ouders het altijd wenselijk dat er nauwlettend wordt gekeken naar eetpatronen van thuis en hoe staan zij tegenover het meten en wegen van hun kinderen op school? Is dit niet een taak van het CJG/GGD/de huisarts?	

Advies	Het college adviseert om dit initiatief niet door te laten naar de Verkiezing van het Lansingerlands Initiatief.	

De Plukberm of Eetbare ruimte

Door: Sandy Rijs - van Antwerpen

Inhoud

- **Achtergrond en toegevoegde waarde**
- **Principe**
- **Beoogde locatie(s)**
- **Plan van aanpak**
- **Betrokkenheid inwoners**
- **Wat gebeurt er met de opbrengst (de oogst)**
- **Kostenbegroting**
- **Financiering**
- **Kansen en bedreigingen**
- **Uitstaande vragen bij de gemeente**
- **Bijlage**

Achtergrond en toegevoegde waarde
Klimaatverandering, een schone leefomgeving, kwalitatief goed voedsel wat ecologisch verantwoord geteeld is, biodiversiteit en behoud van verschillende plantrassen, dat zijn een aantal onderwerpen waar ik me de laatste jaren mee bezig heb gehouden. Het zijn ook onderwerpen die met elkaar te maken hebben. Als we voedsel op een ecologisch verantwoorde manier zouden verbouwen en er meer diversiteit (in soorten en rassen) in kunnen aanbrengen, kunnen we kwalitatief goed voedsel produceren, met zorg voor mens en milieu.

Waarom zouden we een deel van de openbare ruimte niet gebruiken om eetbare en andere nuttige planten en bomen te laten groeien. We kunnen zo bijdragen aan meer vegetatie, grotere biodiversiteit, bodem verbetering. Dat samen kan weer leiden tot een betere waterhuishouding en we kunnen mensen dichterbij de natuur en bij elkaar brengen door gezamenlijk de vruchten te oogsten.

Het is de bedoeling om de natuur zelf zijn gang te laten gaan om zo ook het insectenleven en daarmee veel andere diersoorten te stimuleren. Dit zal voor veel mensen rommelig en tegenstrijdig klinken en voelen, maar door hierover veel uitleg te geven, hoop ik mensen meer inzicht te geven in het behouden en stimuleren van biodiversiteit.

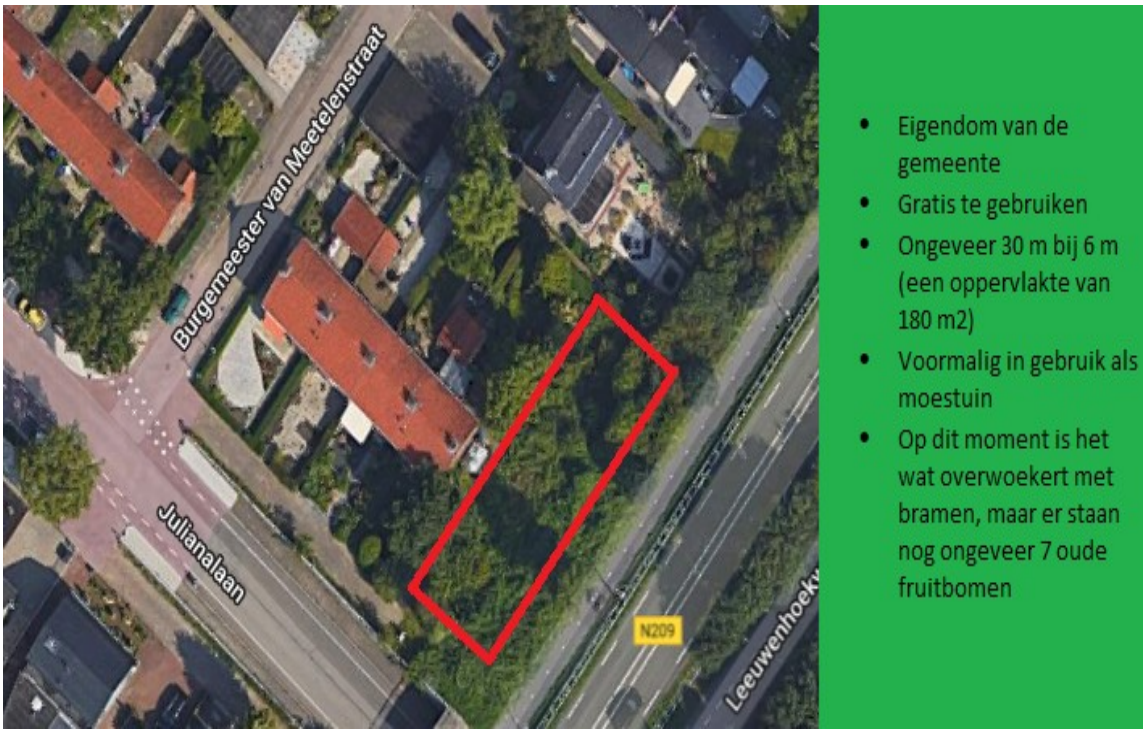
Principe
Werken volgens de permacultuur principes omvat 3 ethische principes en 10 ontwerpprincipes. De 3 ethische principes zijn zorg voor de aarde, zorg voor de mens en eerlijke aandelen (mensen die werk verrichten, krijgen navenant een deel van de oogst).

Hoe het perceel of stukje grond wordt ingericht, wordt bepaald a.d.h.v. de 10 ontwerpprincipes. We gebruiken zoveel mogelijk bestaande elementen, dus we kijken wat er op een perceel aanwezig is en wat behouden en (her)gebruikt kan worden. Alles wat extra nodig is willen we zoveel als mogelijk aanschaffen via biologisch, duurzame en lokale bronnen.

We leggen een intensief systeem aan, wat zoveel betekent dat de planten en/of bomen die we planten elkaar afwisselen in ruimte en tijd. Afwisseling in ruimte is hogere planten en/of bomen afwisselen met lagere planten en/of bomen. Afwisseling in tijd is dat verschillende planten en/of bomen verschillende perioden van bloei en oogst kennen. Zo proberen we een gelaagdheid te krijgen die kan zorgen voor meer biodiversiteit op het perceel.

Beoogde locatie(s)

Bergschenhoek, Julianalaan naast huisnummer 113, langs de N209



Bergschenhoek, op de hoek van het Sporthoekpad en de Hoeksekade

In de kostenbegroting neem ik ook een prijs op per strekkende m2, zodat dit idee ook op andere locaties toegepast kan worden.

Plan van aanpak
De meeste werkzaamheden zullen voor beide locaties hetzelfde zijn, behalve dat er op de locatie aan de Julianalaan voorbereidende werkzaamheden getroffen moeten worden

Locatie Julianalaan te Bergschenhoek:

- Voorbereidende werkzaamheden

De gemeente heeft aangegeven het schoonmaken van het perceel voor zijn rekening te nemen. Graag wil ik afspraken maken over wat er weg kan en hoe er geschoond wordt. Want als het overwoekerde gedeelte geen wilde bramen zijn, dan laten we aan de randen wat braamstruiken staan, zodat we daarvan kunnen oogsten.
Verder willen we de bomen die op het perceel groeien ook graag behouden. Er staan ongeveer 7 fruitbomen en er groeien een aantal jonge berken.

- Bestaande bomen

Er staan ongeveer 7 oude fruitbomen, waarschijnlijk appel en peer, die we graag zouden willen behouden. We zullen kijken of de bomen nog vrucht dragen en zullen ze waar nodig snoeien in de maanden december t/m maart.

Beide locaties:

- Mulch en compost

Het snoei- en groenafval willen we gebruiken om te mulchen en om een composthoop te beginnen. Mulchen is een laagje plantaardig materiaal aanbrengen op de bodem. Deze laag zorgt voor een natuurlijke bemesting en voorkomt een wildgroei aan (on)kruiden. Compost is voor een groot deel vergane plantaardige resten die geminiraliseerde elementen bevat die voedsel zijn voor de plant (natuurlijke bemesting dus).
Mulch en compost vormen samen een belangrijke schakel in het recyclen van het snoei- en groenafval. Als er van het perceel genoeg snoei- en groenafval komt wat gebruikt kan worden om te mulchen en te composteren, dan hebben we een gesloten cirkel van afvoer van afval en toevoer van meststoffen.

- Planten van bomen, struiken en kruiden

We willen een aantal verschillende fruitbomen plaatsen, liefst appel, peer, pruim en kers. De keuze zal vallen op halfstam bomen, deze hebben gemiddeld een hoogte van 1,20 m.
Daarnaast willen we verschillende bessenstruiken planten tussen en om de verschillende fruitbomen heen. De meeste bessenstruiken kunnen goed tegen halfschaduw en zijn geschikt om te planten.
Als laatste willen we de randen opvullen met verschillende (vaste) kruidplanten en bloemen, zoals palmkool, heermoes en anderen.

- Oogsten en onderhoud van de bomen, struiken en kruiden

Periodiek zullen we onderhoud plegen aan het perceel, zodat de bomen, struiken en kruiden optimaal kunnen groeien. Daarnaast zal er regelmatig van de vaste kruidplanten en het fruit geoogst kunnen worden, want oogsten is een vorm van snoeien.

Betrokkenheid inwoners

Een aantal bewoners van Lansingerland hebben al aangegeven graag mee te helpen met het onderhouden en oogsten van de locatie Julianalaan en hoek Sporthoekpad en Hoeksekade in Bergschenhoek.

Voor zover ik contact heb kunnen leggen met de omwonenden van de 2 locaties heb ik ze geïnformeerd dat er een stukje pluktuin komt waar ook zij gebruik van mogen maken, mits aangemeld, natuurlijk.
De bewoners van het vrijstaande huis achter het perceel aan de Julianalaan hebben er totaal geen bezwaar tegen als het stukje grond weer in onderhoud komt. De omwonenden die ik niet persoonlijk heb kunnen benaderen hebben een briefje met het initiatief en mijn contactgegevens gekregen.

Aangemelde vrijwillegers zijn:
- Marjolein Keukens en Eelco de Gast, Bergschenhoek
- Carola Bassi, Berkel en Rodenrijs
- Mariska en Marco Laar, Berkel en Rodenrijs
- Stefan Rijs

Verder heb ik contact opgenomen met Natuur- en Vogelwacht Rotta. Zij hebben hun kennis en expertise aangeboden en als het nodig is kunnen we ook gebruik maken van gereedschappen. De vraag of het mogelijk is af en toe gebruik te maken van gereedschap heb ik ook uitstaan bij de gemeente.

Wat gebeurt er met de opbrengsten (de oogst)

De oogst wordt verdeeld onder de mensen die helpen met het onderhoud en het oogsten. Eenieder krijgt een eerlijk deel voor hun ingezette tijd en energie.

Kostenbegroting

Ik heb een tweetal begrotingen gemaakt. Allereerst is er een begroting voor de locatie aan de Julianalaan in Bergschenhoek voor een oppervlakte van 100m2 die we denken vrij te kunnen maken voor beplanting.

Daarnaast is er een begroting voor de locatie op de hoek van het Sporthoekpad en de Hoeksekade in Bergschenhoek. Omdat deze locatie in het zicht ligt, willen we daar een informatiebord plaatsen met informatie over het initiatief, het doel, de manier van onderhouden en contact gegevens om je bijvoorbeeld als vrijwilleger aan te melden of om meer informatie te vragen.

• Locatie Julianalaan Bergschenhoek a 100 m2	EUR 610,-
• Locatie hoek Sporthoekpad en Hoeksekade a 1.000 m2	
Beplanting	EUR 6.100,-
Informatie bord	EUR 2.000,-
Totaal	EUR 8.710,-

Daarnaast bied ik ook een begroting aan voor een eetbare berm per strekkende meter met een minimale breedte van 1m. Deze kan gebruikt worden als er meer locaties of bermen beschikbaar komen voor beplanting.

• Kosten beplanting berm per strekkende meter	EUR 110,-

Voor een specificatie voor de beplanting verwijs ik naar de bijlage 'Beplantingsvoorstel Op Goede Grond'.
Alle bomen en struiken komen van kwekerij Op Goede Grond en zijn holistisch geteelde oude fruitrassen. Eén van de doelen van Op Goede Grond is om het genenmateriaal van zoveel mogelijk appel-, peren- en ander fruitsoorten te bewaren en te verspreiden. Daarnaast worden alle rassen geteeld op een ecologisch verantwoorde manier. Alle fruitsoorten zijn al vruchtdragend als je ze koopt. Reden te meer voor mij om voor kwekerij Op Goede Grond te kiezen.

Financiering
Als het initiatief uitgevoerd kan worden voor de 2 aangewezen locaties, dan ziet de financiering er als volgt uit:

• Aanmoeidigings prijs Lansingerlands Initiatief	EUR 4.355,-
• Bijdrage vrijwillegers	EUR 4.055,-
• Eigen bijdrage	EUR 300,-
Totaal	EUR 8.710,-

Tijdens de verkiezingstijd ga ik mensen oproepen om een bijdrage te leveren aan het initiatief. Ik hoop zo om genoeg geld bij elkaar te krijgen om beide projecten uit te voeren.

Kansen en bedreigingen

Bedreigingen:

- Er zijn meer mensen nodig om mee te helpen

Als eerste wil ik via de media-aandacht die het Lansingerlands Initiatief trekt kijken of er naast de zich al aangemelde vrijwillegers meer mensen zijn die willen komen onderhouden en/of oogsten.
Als er te weinig mensen zich aanmelden, dan zal ik Natuur- en Vogelwacht Rotta onder hun leden vrijwillegers te vragen.

- Kosten worden te hoog

Als de kosten te hoog zijn of er is te weinig geld opgehaald, kan het plan uitgewerkt worden, maar dan door minder fruitbomen te planten en deze te vervangen door (goedkopere) vaste planten.
Verder zal ik opzoek gaan naar sponsors.

- Er vindt vernieling of oneigenlijk gebruik plaats

In principe is het oogsten van de Plukberm of Eetbare ruimte voor iedereen toegankelijk. Mochten er vernielingen plaatsvinden, dan kunnen we niets anders doen dan hier melding van maken bij de daartoe bevoegde instanties.

Kansen:

- Er komen meer locaties bij

Zoals al eerder aangegeven hoop ik dat dit initiatief uitgevoerd kan worden en als er meerdere locaties bij kunnen komen zal ik er alles aan doen om deze ook te benutten.

Uitstaande vragen bij de gemeente

- Afspraken die gemaakt moeten worden voor Zelfbeheer
- Gratis houtsnippers om de eerste paden aan te leggen
- Gratis compost om de eerste bomen in te planten
- Af en toe gebruik maken van gereedschappen als er gesnoeid moet worden

Bijlage

- Beplantingsvoorstel Op Goede Groend1.docx

"Terughalen vrachtschuit naar Lansingerland"

Projectplan Lansingerland Initiatief 2019

(Herziening van plan 13 maart 2019)

Inhoudsopgave

1. Het initiatief
2. Achtergrond initiatief
3. Toegevoegde waarde
4. Locatie vrachtschuit
5. Kostenbegroting
6. Financiering
7. Planning uitvoering

Bijlage 1; Prijzen aangeboden schuiten

Omstreeks 1975 verdwenen de laatste vrachtschuiten uit Berkel en Rodenrijs. Zo ook de bekende schuit de ALFRA. Op bovenstaande foto uit ca. 1950 te zien in de Rodenrijsevaart voor de maalderij van Treurniet.

Cor Overmeer, 24 maart 2019

1. Het initiatief

De Historische Vereniging Berkel en Rodenrijs (HVBR) wil een schuit als de ALFRA terugbrengen in de keersloot tegenover de monumentale R.K. kerk aan de Noordeindseweg 102 in Berkel en Rodenrijs. De schuit maakt het recente verleden van vervoer over water weer zichtbaar en gaat deel uitmaken van deze historische ontmoetingsplek in wording. Een podium voor de historie van onze omgeving.
De HVBR gaat deze schuit beheren en inrichten voor het kunnen houden van exposities, presentaties en vertonen van films en foto's. De HVBR zal het programma voor de schuit opstellen in overleg met alle binnen de gemeente hiervoor geïnteresseerde partijen; instanties binnen de gemeente zelf, scholen, verenigingen voor ouderen, jeugdverenigingen en ondernemersverenigingen. Een programma waar alle onderwerpen aan bod kunnen komen, van rampen in het verleden tot de stamboom van een familie. Alle in historie geïnteresseerden inwoners van Lansingerland zijn welkom.

2. Achtergrond initiatief

Binnen de gemeente Lansingerland is weinig meer te zien van cultuurhistorische waarde. De Historische Vereniging Berkel en Rodenrijs (HVBR) heeft zich dan ook tot doel gesteld om waar mogelijk, de historie van onze gemeente te doen herleven.

Tot 1975 waren de vaarten in Berkel en Rodenrijs belangrijk voor het vrachtvervoer per schuit over water. Vervoer van turf, kolen en mest. Vervoer van en naar de kistenfabrieken Gouweleeuw en Hordijk en maalderij Treurniet. Maar ook veel tuinders brachten hun waren zoals groenten en bloemen per schuit naar de veiling in het Rodenrijs (Foto onder).
Men kon ook met de schuit vanuit de Bovenvaart en de Klapwijksevaart door de sluis in de hoger gelegen Zweth komen. De Zweth komt uit op de Schie. Eenmaal op de Schie kon men naar alle plaatsen in Nederland varen, met Rotterdam als belangrijkste bestemming.

Van deze nog recente geschiedenis is in heel Lansingerland niets meer te zien. De ALFRA was waarschijnlijk de laatste nog varende schuit in Berkel en Rodenrijs, toen schipper Henk Seldenthuis er in 1976 mee stopte.

Met het terugbrengen van een historische vrachtschuit, krijgt Berkel en Rodenrijs weer een tastbare herinnering aan dit tijdperk van de ontstaansgeschiedenis van Lansingerland.

Voor de totstandkoming en de uitvoering van het terugbrengen van een vrachtschuit naar Berkel en Rodenrijs is het projectteam **"Terugbrengen SCHUIT"** opgericht.

De ALFRA met de opbouw gemaakt door Jan Brand.

Dit projectteam bestaat uit;

- Cor Overmeer HVBR voorzitter (Projectleider)
- Rene Lamens Komt uit een trotse schippersfamilie
- Richard Brand Mede eigenaar historische vrachtschuit de ALFRA uit 1925
- Henk Seldenthuis Laatste schipper in Berkel en Rodenrijs
- GerritJan de Ruiter HVBR bestuurslid

2. Toegevoegde waarde

De schuit zal niet alleen een mooi historisch zichtobject worden zoals de tol 't Meerhek in de Groenzoom. De schuit zal geschikt gemaakt worden om er exposities van fotomateriaal, tentoonstellingen, lezingen en bijeenkomsten over de geschiedenis van Lansingerland te kunnen houden. Kort gezegd: *"Het verleden een gezicht geven"*. De beschikbare ruimte onder de opbouw zal flexibel van inrichting worden.

Wij merken als vereniging dat de behoefte aan fotomateriaal en historische kennis en gegevens over landschap, bebouwing, maar ook over stambomen van families enorm toeneemt. Vooral de belangstelling voor oud fotomateriaal en wetenswaardigheden over de ontstaansgeschiedenis van Lansingerland is groot. Dit blijkt wel uit het enthousiasme voor gehouden presentaties in de afgelopen maanden:

Bijeenkomst	**Locatie**	**Datum**	**Personen**
➢ HVBR	't Koetshuys	10-11-2018	ca. 60
➢ Openbaar	't Koetshuys	07-12-2018	ca. 75
➢ Oud-leden Ronde Tafel	Notaris Oostland	18-12-2018	ca. 15
➢ De Lions	't Manneke	12-03-2019	ca. 30

In het verenigingsblad *Het Lint* van de HVBR is een artikel geplaatst over dit initiatief. Over de locatie voor de schuit kwamen veel suggesties binnen. Met meerdere partijen is gesproken over een geschikte locatie. Zij ondersteunen dit initiatief graag en willen hun medewerking verlenen bij de totstandkoming en uitvoering ervan. Tot op heden heeft het projectteam alleen maar positieve reacties mogen ontvangen over dit initiatief.
Belangrijk is om de capaciteit van de schuit te weten voor het maken van plannen.

Interieur opbouw schuit de AFRA (foto van de fam. Brand).

Op bovenstaande foto is de binnenruimte van schuit de ALFRA te zien. Deze ruimte is ca. 2,5 meter breed en 8,5 meter lang. Uitgaande van een stoelafstand van 80 cm en rekening houdend met benodigde ruimte van de spreker is in deze ruimte plaats voor maximaal 9 rijen stoelen, 2 per rij aan weerszijden van het looppad, maximaal 36 mensen, voldoende voor de activiteiten die wij als HVBR voor deze ruimte in gedachten hebben.

3. Locatie vrachtschuit

Uit de gesprekken kwamen de volgende locaties naar voren:

Overlegd met;	***Beoogde locatie***
o *De Winkeliersvereniging van B&R*	*Het haventje in het nieuwe winkelcentrum*
o *De (oud-leden) van De Ronde Tafel*	*Het Achterom*
o *Stichting vrienden OLVG kerk*	*De keersloot tegenover de kerk*
o 'Oud' schippers en vervoerders	*Bij de sluis in de Zweth*

"***Het 'haventje' in het nieuwe winkelcentrum****",* de haalbaarheid van deze locatie is besproken met Jeroen Koch, de projectleider binnen de gemeente Lansingerland voor de ontwikkeling van Berkel Centrum West.
De locatie: bleek om meerdere redenen niet mogelijk. Belangrijkste was dat een onder doorvaart of ophaalbrug in de weg naar de parkeergarage niet in te passen zijn.

"***Het Achterom": O***p deze locatie bleek de schuit te groot om in te passen. De vaart is aan weerszijden van de voetgangersovergang te kort en te smal.

Bij de sluis in de Zweth. Heeft als groot voordeel dat een schuit vanaf de Schie hier direct naartoe gevaren kan worden en door de sluis in de Bovenvaart kan komen. Het nadeel is dat de locatie ver van het centrum ligt.

De keersloot tegenover de R.K. kerk aan de Noordeindseweg 102
De schuit komt tegenover de kerk en de pastorie te liggen, beide Gemeentelijk Monument. Op het complex van de R.K. kerk is kringloopwinkel "De Paardestal" gevestigd en neemt het aantal culturele activiteiten in de Kerkzaal en de benedenzaal 't Koetshuys, sterk toe. Mede door het plan om zaal Willem Huygenzs met de Pastorietuin te verbinden, kan dit gehele complex uitgroeien tot een "historisch en cultureel" ontmoetingslocatie. De schuit in de historische Keersloot kan daar een zinvolle aanvulling op worden. Hiermee wordt ook voldaan aan de visie van EXPO. De eigenaar van het perceel grond rechts op de foto, heeft al toestemming gegeven voor aanleg van een aanlegsteiger en jaagpad op de dijk, waardoor het mogelijk wordt om de schuit met een dwarsboom te kunnen laten voortduwen zoals vroeger gebruikelijk was.

Wij verwachten dan ook dat deze locatie geen weerstand zal oproepen. ***<u>Gekozen is dan ook voor deze locatie!!!</u>***

4. Kostenbegroting

Er is onderzoek gedaan naar prijzen van oude platbodems, kosten groot onderhoud en kosten ophalen met zwaar transport van de schuit.
Een offerte opvragen voor het geschikt maken van de opbouw van de schuit voor de gestelde doelen kan pas als het aan te schaffen schip bekend is. Hetzelfde geldt voor de kosten van de aanlegplaats in de Keersloot. Wel is bij bedrijven die hierin actief zijn richtprijzen aangevraagd.

Uit de aangeboden schuiten is voor de prijsbepaling een selectie gemaakt van 5 schuiten (zie bijlage 1). De voorkeur gaat uit naar de **Zeiltjalk Swealtsje** met opbouw prijs **€ 45.000, -** incl. BTW. Er zijn geen bijkomende kosten voor registratie en notariële acte. Wij zijn in gesprek met een aantal eigenaren.

Om de kosten van groot onderhoud te beperken is de beste optie om dit te laten uitvoeren door werf De Hoop in Schiedam (onderdeel van Damen). Deze werf biedt een werkplek voor mensen met geestelijke beperking. Zij brengen alleen de hellingprijs en het materiaal in rekening en hebben ons een richtprijs afgegeven van **€ 1500, -**. Als projectgroep willen wij de schuit hier graag onderbrengen voor groot onderhoud, mede gelet op de aard van de werf. Echter ze zijn volgeboekt tot april 2020. We kunnen wel een reservering maken, maar dan moet dit wel passen in de geplande realisatie van 1 jaar voor dit project. De planning zal hierop aangepast moeten worden.

Specificatie kostenbegroting

1.	Aankoop vrachtschuit met opbouw.	€ 45.000, -
2.	Aanvragen tijdelijke ontheffing voor ligplaats met steiger voor de schuit in de keersloot voor de duur van 10 jaar bij de gemeente Lansingerland en het Hoogheemraadschap Delfland (leges 2x € 750,-)	€ 1.500,-
3.	Opknappen en inrichten ontmoetingsruimte in het schip (volgens opgave schilder, prijzen Ikea voor inrichting (klapstoelen, klaptafels, … prijzen apparatuur zoals TV- scherm op internet);	€ 8.500,-
4.	Groot onderhoud op het droge bij werf de Hoop in Schiedam (op de kant Halen en benodigde materialen). Volgens opgave:	€ 1.500, -
5.	Het aanleggen van; ligplaats met steiger en afdak voor ontvangst gasten, hazenpad langs de Keersloot en een pad naar het pad richting de Lauwersmeerlaan. Mondelinge opgave aannemer;	€ 7.500, -
6.	Elektriciteit voorziening; plaatsing zonnepanelen op het afdak en aansluiten op de accu's van het schip (ontvangen prijs)	€ 3.600, -
7.	Ophalen van de schuit bij de werf De Hoop in Schiedam met zwaar transport en te water laten bij de keersloot. Opgave gebr. Brand	€ 3.500, -
8.	Periodiek onderhoud om de 5 jaar voor de periode van 10 jaar. De schuit moet elke 5 jaar uit het water, 2x (€ 3500 + € 1500)	€ 10.000, -
9.	Kosten jaarlijks klein onderhoud zoals verfwerk buitenkant, onderhoud motor, accu's, voorzieningen binnen in het "vooronder" (€ 1500,-/jaar)	€ 15.000,-
	Totaal:	**€ 96.100, -**

5. Financiering

De benodigde € 96.000, - verwachten wij als volgt te financieren.

• Gemeente Lansingerland	€ 48.000, -
• Historische Vereniging B&R	€ 5.100, -
• Fonds voor cultuurparticipatie	€ 15.000, -
• Fonds 1818 (Renovatie en periodiek onderhoud)	€ 15.000,-
• Giften	€ 13.000,-
Totaal:	**€ 96.100, -**

6. Planning uitvoering

Onderstaand de te onderscheiden werkzaamheden van het project in volgorde van uitvoering met een planningsdatum gereed, uitgaande van een positieve uitslag op 17 juli.

	Activiteit	**Gereed Maand /Jaar**
1.	Reservering maken bij werf De Hoop voor groot OHD in 2020	05 / 2019
2.	Aanvragen tijdelijke ontheffing voor ligplaats met steiger voor de schuit in de keersloot voor 10 jaar bij gemeente Laningerland	05 / 2019
3.	Aankoop geschikte schuit met opbouw	08 / 2019
4.	Schuit naar tijdelijke aanlegplek voor opknappen	10 / 2019
5.	Aanpassen/inrichten van de binnenruimte	11 / 2020
6.	Onderhoud en opknappen buitenkant	02 / 2020
7.	Schuit naar werf De Hoop in Schiedam voor groot onderhoud	04 / 2020
8.	Aanleg steiger afdak zonnepanelen en, jaagpad langs de keersloot	06 / 2020
9.	Vanaf de steiger pad aanleggen naar openbare weg	06 / 2020
10.	Ophalen schuit bij werf De Hoop en de tewaterlating in de keersloot	07 / 2020

Cor Overmeer
24 maart 2019

Kosten aanschaf platbodem

Bijlage 1

1. Zeilende tjalk 16.03 x 3.42 meter, prijs € 49.500, - . Dit schip:

- ✓ Is voorzien van bruine zeilen en een Ford Ebro dieselmotor van 63 pk en een velvet keerkoppeling.
- ✓ Is voorzien van een keuken en toilet.
- ✓ Heeft een cv installatie op diesel
- ✓ Info 0682979132 nauerna@hotmail.com

2. Tjalk De Jonge Sybren 12,75 x 3,33 meter, prijs € 77.500, -. Dit schip:

- ✓ Is gebouwd in 1902, romp geklonken staal, bodem gemiddeld 5 mm dik
- ✓ De opbouw is vernieuwd in 2005 en is voorzien van douche, wc, en keuken.
- ✓ RVS watertank 1000 liter.
- ✓ In oktober 2017 gekeurd door EOC. Vlakterapport aanwezig. Schip is in zeer goed onderhouden staat.
- ✓ Besturing: Helmstok
- ✓ Afmetingen 12,75x3,33 en diepgang 0,75 meter
- ✓ Dieselmotor: Deutz 61KW bouwjaar 2005, schroefas: watergesmeerd
- ✓ Verwarming: Kabola dieselkachel

3. Zeiltjalk Swealtsje, prijs: € 45.000 incl. BTW de schuit:

- ✓ Is gebouwd in 1904, stalen romp.
- ✓ Afmetingen 14,95 x 3,43 meter en diepgang 0,50 m
- ✓ Is in 1976 voorzien van de karakteristieke jachtopbouw.
- ✓ Dieselmotor, vermogen: 50 PK (37 kW), in 2016 gereviseerd
- ✓ **Voor meer informatie zie:** http://www.scheepsmakelaardijgoliath.nl/schip/7510/zeiltjalk

4. Tjalk zeiltjalk Prijs:€ 35.000 incl. BTW

- ✓ Afmetingen 11.6 x 3.15 meter en diepgang:60 cm
- ✓ Bouwjaar:1900, romp geklonken staal, besturing Helmhout
- ✓ Doorvaarthoogte:200 cm
- ✓ Motor:Tempest-bmc 4 cilinder scheepsdiesel 31 PK
- ✓ Ruime en vlakke teakhouten kuip en banken
- ✓ Toilet en keuken met koelkast
- ✓ Verwarming: aanwezig
- ✓ Accu en acculader: aanwezig
- ✓ Wit dacron tuig 52m2: groot zeil 37m2, fok 15m2
- ✓ Voor informatie zie: http://www.scheepsmakelaardijgoliath.nl/schip/7774/tjalk-zeiltjalk-11-6

5. Tjalk Singulier Prijs € 40.000, -.

- ✓ Afmetingen 13 x 2,7 meter
- ✓ Diepgang 0,85 meter
- ✓ Bouwjaar 1870

C.G. Overmeer
Maart 2019

PROJECT VOEDINGSADVIES OP SCHOOL (PROJECT VOS)

GEMEENTE LANSINGERLAND

NEXT LEVEL HUMAN

CROSSFIT LANSINGERLAND

Januari 2019

1. Achtergrond van het Initiatief

De cijfers liegen er niet om: sinds 1990 is het percentage overgewicht bij volwassenen gestegen van 35% naar ruim 50%. Het percentage obesitas van 5 naar 16%. Dit zijn landelijke cijfers. In Lansingerland heeft 51% van de inwoners overgewicht en 13% heeft obesitas. Het percentage kinderen met overgewicht staat op 14%.

Sinds 1990 is de jaarprevalentie van diabetes verdubbeld bij volwassenen. Tot aan de jaren 90 waren er geen kinderen met diabetes Type 2. Dit aantal groeit sindsdien jaar op jaar. Diabetes staat op de derde plaats van de ziektelastranglijst, hart- en vaatziekten staan op een, beroertes op twee. Kosten voor de zorg van diabetes per jaar: 1,7 miljard Euro. Ongeveer de helft van de diabeten (600.000 mensen) heeft last van meerdere aandoeningen waaronder: hart- en vaatziekten, dementie, depressie, nierfalen, aangetaste zenuweinden en oogproblemen.

De huidige realiteit is dat de tot nu toe meest gebruikte methodes om obesitas en overgewicht te voorkomen of om te keren, niet werken. Er zijn meer mensen lid van een sportschool dan ooit, de gezondheidszorg is beter dan ooit, onze kennis is groter dan ooit, er zijn meer mensen op dieet dan ooit en er zijn meer programma's, producten en apparaten om af te vallen dan ooit. En toch is het een onomstotelijk feit dat er ook meer mensen aan overgewicht en obesitas lijden dan ooit. Dit strookt niet met elkaar en we moeten een aantal dingen veranderen als we deze epidemie het hoofd willen bieden. Een andere manier van omgaan met voeding en bewegen is geboden en wij willen die aan de volgende generaties aanreiken.

2. Beschrijving van het Initiatief

Mijn initiatief is om een programma te ontwikkelen waarin de leerkrachten van alle basisscholen in Lansingerland de kennis en handvatten verkrijgen om het perfecte voorbeeld te worden van gezonde gewoontes voor de kinderen die zij iedere dag lesgeven.

3. Toegevoegde waarde van het project

Zoals hierboven uitgelegd in de eerste paragraaf zijn ongezonde gewoontes de grootste oorzaak van ziekte, uitval, zorgnoodzaak en lage levenskwaliteit zowel bij jongeren, volwassenen als bij ouderen. De toegevoegde waarde van mijn initiatief is dat het de volgende generatie Lansingerlanders een goede basis geeft om hun eigen gezonde gewoontes in stand te kunnen houden zodat hun levenskwaliteit en productiviteit (zowel mentaal als fysiek) vergroot wordt.

Het draagvlak voor het initiatief is groot. Ik heb al ruim 90 uur CrossFit gegeven op verschillende scholen en met veel leerkrachten en coördinatoren gesproken. Alle mensen die ik heb gesproken, zijn erg enthousiast over dit project. Er is zelfs al een school die als pilotproject fungeert. Meerdere scholen hebben aangegeven om dit te willen gebruiken omdat er niets anders is dat deze bewezen resultaten kan laten zien. Scholen hebben budget voor rekenen en taal maar niet voor zaken als gezonde gewoontes terwijl die behoefte wel bestaat. De toegevoegde waarde is dat dit project in die behoefte voorziet zonder extra kosten voor de scholen.

4. Belangen

Bij ieder project zijn er meerdere partijen met verschillende belangen. In dit project zijn de hoofdrolspelers de leraren en onze kinderen. Hun belangen staan voorop. Als medefinancier van het project is de Gemeente ook een partij met een belang. Daarnaast zijn er twee professionele, private partijen die ook een belang hebben bij dit plan. Dit zijn CrossFit Lansingerland en Next Level Human. Als laatste ben ik, Jose Alonso, ook belanghebbende.

De belangen van de leraren en kinderen zijn, in mijn ogen, het belangrijkst. Zij krijgen kennis die de rest van hun leven toepasbaar is in het belang van hun gezondheid, vitaliteit en zelfstandigheid.

De belangen van de Gemeente, Raad en College zijn ook bekend. In het document Beleidsplan Sociaal Domein 2018-2022 “Versterken van Veerkracht” en ook het bijbehorende subsidieregeling document wordt letterlijk het belang genoemd voor Raad en College:

Samenleving

- Vergroten van de vrijwillige inzet
- Ontlasten van ouders/verzorgers

Jeugd

- Het bevorderen, beschermen en beveiligen van de gezondheid en de lichamelijk en geestelijke ontwikkeling, zowel individueel als op populatieniveau
- Het ontwikkelen van opvoedingsvaardigheden
- Het ontwikkelen van een gezonde leefstijl
- Het ontwikkelen van vaardigheden om een zelfstandig huishouden te voeren

Het behouden van zelfstandigheid (participatie, functioneren en wonen) en een gezonde leefstijl komt ook bij ouderen terug in het beleid maar vooralsnog vormen ouderen geen onderdeel van dit project.

De belangen van CrossFit Lansingerland, Next Level Human en mijzelf liggen allemaal op één lijn. Wij leveren onze ervaring, expertise, enthousiasme en toewijding aan dit project omdat wij geloven dat iedereen, ongeacht leeftijd of achtergrond, recht heeft op de beste en fitste versie van zichzelf. Dat is onze passie en onze missie. Dit is ook onze gemeenschap en welk beter belang te dienen dan het belang van je eigen gemeenschap? Iedereen wordt hier beter van, dus ook wij. Dat wij deze diensten, buiten dit project om, ook professioneel aan andere bedrijven, instellingen en individuen aanbieden is omdat wij, naast burgers die wat terug willen doen voor de gemeenschap, ook ondernemers zijn die hun eigen rekeningen te betalen hebben. Wij zijn in dit project echter de onbaatzuchtige specialisten op dit gebied die hun beschikbare kennis op altruïstische wijze in dit project willen steken. Ons belang is niet commercieel, het is een algemeen maatschappelijk belang dat wij hier dienen.

5. Bereik van project

Het bereik van het project omvat de volgende elementen:

- Educatie over macronutriënten en hun functie
- Educatie over het effect van macronutriënten in het lichaam
- Voedingsadvies gebaseerd op wetenschappelijke basis en jarenlange ervaring
- Leerkrachten de middelen geven om een goed voorbeeld te kunnen zijn
- Bespreekbaar maken van overgewicht en obesitas/invloed van marketing
- Verbindingen leggen tussen organisaties, groepen en Gemeente

Dit project heeft als doel om de in hoofdstuk 1 beschreven trend te doen keren door kennis over gezonde gewoontes via scholen te faciliteren. Het overgrote deel van de gezondheidsproblemen van de moderne westerse maatschappij wordt veroorzaakt door effecten van onjuiste combinaties van macronutriënten in maaltijden. Deze problemen zijn eenvoudig te verhelpen door mensen kennis en begeleiding te geven zodat ze, voor hun situatie, de beste keuze kunnen maken.

Educatie

Tijdens dit project zullen we ons intensief concentreren op de educatie van de eerste laag in onze gemeenschap waar kinderen kennis opdoen, de basisscholen. Onder het devies van “Jong geleerd, Oud gedaan” willen wij de uitdaging aangaan om een ander geluid te laten horen dan de marketing die de voedselindustrie bezigt. Unilever alleen al geeft jaarlijks 7 miljard Euro uit aan hun marketing. Dat betekent dat we actief informatie moeten delen met onze leraren, kinderen en verzorgers zodat de problemen die in het eerste hoofdstuk beschreven staan niet verder om zich heen grijpen. Informatie die beschrijft wat de functie van verschillende macronutriënten is in je lichaam is daarin de eerste prioriteit. Ten tweede is het belangrijk om te weten wat het effect is van deze macronutriënten in je lichaam wanneer ze in de juiste of onjuiste hoeveelheden worden genomen. Een aantal diepgewortelde misvattingen worden hiermee gelijk ontkracht. Er worden een aantal verschillende invalshoeken gebruikt.

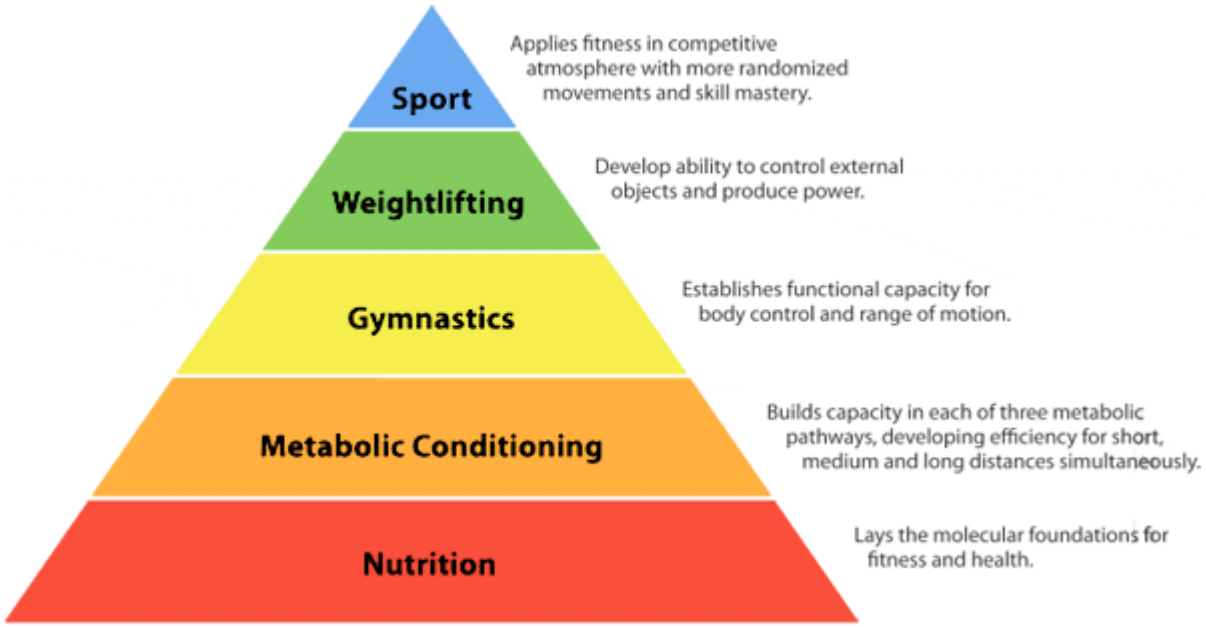
De eerste is om een **leer de leraar** model te gebruiken. De coaches van Next Level Human trainen de leraren en voorzien hen van een, indien nodig, aangepast programma om hun klassen te onderwijzen over voeding in de meest algemene zin van het woord. Dit heeft niets te maken met diëten of wat goed is of fout. Dit gaat over voeding als grondstof voor processen in het lichaam. Het gaat over de sociale implicaties bij kinderen die worden gepest met hun overgewicht. Het gaat over maaltijden in de praktijk en wat je zelf kan doen. De leraren van de verschillende groepen krijgen dezelfde informatie aangeboden op manieren die bij de desbetreffende leeftijdsgroep past. De leraren kunnen deze kennis herhaaldelijk blijven gebruiken wanneer zij willen.

De tweede is om een **voedingsclinic** van 4 lessen te geven in de verschillende klassen, verzorgd door Next Level Human. Voordeel hiervan is dat dit als stage kan dienen voor de leerkrachten. Door de projecten gestaffeld te plannen op verschillende scholen, is het ook mogelijk om schaalbaarheid te waarborgen. De consistentie van de boodschap is ook een belangrijk element om een breed en eenduidig platform te genereren. Na deze eerste keer zullen de leerkrachten daarna zelf de lessen kunnen geven en is de kwaliteit, consistentie en continuïteit gewaarborgd.

De derde en meest interactieve is een **28 dagen challenge** te organiseren met alle klassen en hun leraar. Tijdens deze 28 dagen gaan de leraren samen met hun klas de uitdaging aan om gezonde gewoontes in hun patroon in te voeren. De leerkrachten gaan echt aan de slag met de informatie, worden experts in de materie en geven die daarna zelf door. Ze krijgen hiervoor alle nodige informatie van de coaches van Next Level Human en CrossFit Lansingerland. Er zullen meetmomenten zijn aan het begin en eind van het traject zodat we precies kunnen bepalen wat voor effect de aanpassingen gehad hebben. Heel de klas helpt, denkt en motiveert mee zodat er een heel sterk gevoel van saamhorigheid wordt gecreëerd en het einddoel net zo belangrijk wordt als de reis ernaartoe. Daarnaast gaan de leerkrachten ook groepslessen volgen bij CrossFit Lansingerland onder begeleiding van een CF L1 gecertificeerde coach. Deze zal de leerkrachten functionele fitness lessen geven. Ook dit zal de groepsdynamiek van de leerkrachten ten goede komen. De CrossFit bewegingen komen terug in het lesprogramma in de klas dus de kinderen kunnen met de leraren meedoen. Aan het einde van dit traject zijn de leerkrachten op deze manier het perfecte voorbeeld voor de kinderen geworden. **“Mensen volgen niet je regels, mensen volgen je voorbeeld”**. Een krachtigere boodschap is ondenkbaar. De kennis die zij opdoen kunnen zij voortaan altijd gebruiken en doorgeven.

Advies

De tweede pijler die gebruikt wordt binnen dit project is het eigenlijke voedingsadvies. Immers, het is niet genoeg om te weten wat macronutriënten in je lichaam doen. Het is noodzakelijk om ook te weten in welke combinaties, frequentie en hoeveelheden de macronutriënten moeten worden ingenomen. Deze omschrijving klinkt alsof waren de macronutriënten een medicijn en zo beschouwen we ze ook. Je stopt dagelijks meerdere malen stoffen in je lichaam die daar een chemische reactie teweegbrengen. Hoe is dit verschillend van een artificieel geproduceerd medicijn? Onze methodologie beschouwt niet alleen voeding, het is een holistische visie van het leven. De theorie hierachter is dat iedere hogere activiteit een goede basis nodig heeft. Wij gebruiken de piramide van de hiërarchie van een atleet waarbij voeding de basis vormt van alle andere onderdelen.



Zonder een goede basis, staat alles wat daar bovenop komt, op losse schroeven. Aan de top staat de sport die de persoon uitvoert maar we zouden het woord “sport” daar in de top ook kunnen vervangen door het woord “leven”. Iedereen die de lagen voeding, metabolische conditionering (cardio), gymnastiek en gewichtheffen beheerst, kan alle uitdagingen aan in het leven. Verhuizen is geen probleem meer, spelen met de kinderen wordt een feest, zelfstanding kunnen blijven wonen op hogere leeftijd is een voorwaarde voor een gelukkig, duurzaam en volwaardig bestaan. En misschien nog belangrijker, een gezond en vitaal lichaam waardoor de levenskwaliteit vergroot wordt. Werk aan alle onderdelen in de piramide en een gezond, vitaal en zelfstandig leven ligt in het verschiet.

Tijdens dit project zal een voedingscoach van Next Level Human de groepen van advies en begeleiding voorzien. Er zijn verschillende trajecten mogelijk die variëren van algemene informatie tot aan specifieke, individuele- en groepsprogramma’s. Tijdens deze trajecten komen kinderen en leraren veel van zichzelf tegen en leren ze hun gedrag te herkennen en te erkennen. Bewustwording is de basis voor verbetering.

Bespreekbaar maken

Veel kinderen (en volwassenen) met overgewicht lijden daar erg onder. Er zijn verschillende ideaalbeelden binnen onze maatschappij maar overgewicht maakt daar geen deel van uit. Naast de discussie of dat terecht is of niet, gaan wij uit van de realiteit die aan het begin van dit document is omschreven. Dit wordt onze derde pijler binnen het project. Door in de klassen dit onderwerp bespreekbaar te maken en de kinderen meer kennis te geven over de processen in het lichaam, bereiken we dat ze overgewicht niet meer als een gevolg van “luiheid” zien maar als het gevolg van het niet weten wat bepaalde stoffen met je lichaam doen. De mantra van “minder eten en meer sporten” is jarenlang gebruikt om aan te geven dat het toch echt aan jezelf ligt als je met overgewicht blijft rondlopen. Dit is simpelweg niet waar. Door meer te sporten train je jezelf niet slank en van minder eten word je al helemaal niet beter. Dat kinderen de dupe moeten worden van een beeld dat door onze maatschappij is gecreëerd en dat door de voedingsindustrie moedwillig en actief in stand wordt gehouden, is niet waar onze maatschappij voor zou moeten staan. Het is onze verantwoordelijkheid om de kinderen en hun verzorgers de kennis te geven en ze uit te leggen hoe ze wel de regie over hun lichaam kunnen verkrijgen en behouden en om ze het zelfvertrouwen terug te geven dat ze misschien zijn kwijtgeraakt door hun gewicht. Ook de marketing van de voedingsindustrie wordt besproken. Veel van de beelden in onze huidige maatschappij zijn gecreëerd door reclamebureaus en veel “waarheden” zijn niet correct. Hier zullen we ook op ingaan tijdens de lessen.

Verbinden

Verschillende organisaties werken op dit moment hard om afzonderlijk een gemeenschappelijk doel te bereiken. Zo zijn huisartsenorganisaties bezig om meer aan preventie te doen. Scholen proberen meer aan kennisoverdracht te doen. Sportverenigingen zetten in op bewegen. De Gemeente probeert overal een luisterend oor te bieden. De organisaties raken overspoeld en er is geen coördinatie tot eenduidige samenwerking. Iedereen laat een ander geluid horen met de beste bedoelingen. Bij dit project zouden al deze organisaties betrokken kunnen worden en met een centraal aanspreekpunt worden aangestuurd waardoor er ineens een gemeenschappelijke, breed gedragen en eenduidige aanpak ontstaat die grote kans van slagen heeft. Het is ongelooflijk dat het 10 jaar geleden nog heel normaal was om in een restaurant te roken. Nu kan geen enkel kind zich daar nog iets bij voorstellen. Het is normaal geworden dat niemand dat meer doet omdat het zo breed uitgedragen is en de volgende generaties kunnen hetzelfde meemaken met voeding als we nu beginnen. Een eenduidige, breed gedragen boodschap is de enige manier.

6. Belangrijkste vereisten

Er zijn een aantal vereisten nodig om van dit project een succes te maken. De elementen die nodig zijn, zijn de volgende:

- Bepalen deelnemende scholen
- Bepalen duur traject per school en frequentie
- Aanpassen informatie aan leeftijdsgroep
- Betrekken ouders en verzorgers
- Meetbare resultaten
- Verzorgen financiering

Scholen

Het idee is om dit programma aan alle basisscholen in Lansingerland aan te bieden. Veel scholen in Lansingerland hebben al aangegeven dat zij van dit programma gebruik zouden willen maken. De trainers bij CrossFit Lansingerland zijn volledig gecertificeerd om het CrossFit Kids programma aan jongeren te onderwijzen en hebben een complete achtergrondverificatie ondergaan waar ze positief doorheen zijn gekomen. Er is all meer dan 90 uur aan CrossFit clinics op basisscholen in Lansingerland gegeven en met veel succes. Ook de coaches van Next Level Human hebben ruime ervaring met kinderen en het aanbieden van programma's aan grote groepen.

Duur traject

Wij geloven dat veranderingen tijd nodig hebben, zeker wanneer het gaat om gewoontes en kennisvergaring. Daarom stellen wij voor om de projectduur van dit programma flexibel te maken en aan te passen op de behoefte van de scholen. Sommige scholen hebben een project week of maand waarin ze deze stof willen gebruiken, andere scholen willen de stof liever tijdens de lessen inzetten. Daarnaast zijn er ook scholen die gevraagd hebben om de informatie tijdens bijeenkomsten en ouderavonden te delen. Wat wel belangrijk is, is dat de herhaling aanwezig moet blijven. De kracht van marketing is dat het gewoontes verandert, dat is ook wat we bij onze kinderen moeten toepassen. We moeten de correcte boodschappen blijven herhalen. Dat kan door ze simpelweg een paar keer per week te vragen wat ze hebben ontbeten tijdens het kringgesprek of om lunchtrommels met elkaar te vergelijken.

Informatievorm

“De reis van 10.000 kilometer begint altijd met één eerste stap”. Niets is minder waar voor dit traject. Dit project is niet een begin- en eindpunt maar een eerste stap op een, hopelijk, levenslange reis naar een sterke, fitte en gezonde levensstijl. De vorm waarin de informatie wordt gedeeld met de kinderen moet aangepast zijn aan de desbetreffende doelgroep. Binnen CrossFit Kids worden specifieke technieken gebruikt om de verschillende leeftijdsgroepen te bereiken. Dit zal ook een belangrijk onderdeel zijn van dit project. CrossFit is een constant gevarieerde verzameling van oefeningen op hoge intensiteit. Dat wordt dit programma ook. Veel verschillende leermomenten en technieken die vaak herhaald worden maar steeds in een andere vorm. Dan weer een filmpje, dan weer vergelijken van maaltijden dan weer een les in koken dan weer scheikundige proeven in de klas. De mogelijkheden zijn eindeloos gevarieerd.

Betrek de bron erbij

Normaal gesproken zullen het niet de kinderen zijn die bepalen wat er die avond gegeten wordt of wat ze ontbijten. De boodschappen worden nog altijd door de verzorgers gedaan. Ook hier ligt een taak voor ons klaar. Informeer de verzorgers over de effecten van voeding op het lichaam van hun kinderen en zij zullen hun gewoontes ook herzien. Herhaal de boodschap en laat ze resultaten zien van correcte gewoontes en ze zullen

bijdragen aan een gezondere en fittere volgende generatie. Ouderavonden zijn hier ideaal voor.

Meten is weten

Binnen dit project worden ook challenges gehouden waarin een groep leerkrachten aan de slag gaat met de informatie en coaching. Dit soort programma's worden regelmatig verzorgd door Next Level Human en met veel succes. Een vereiste is dat er altijd nauwkeurige begin- en eindmetingen worden verricht zodat de resultaten inzichtelijk gemaakt kunnen worden en de deelnemers kunnen zien waar ze allemaal toe in staat zijn met de juiste kennis en begeleiding. Wij gebruiken de meest nauwkeurige meetapparatuur op de markt van InBody. Zelfvertrouwen, motivatie en resultaat gaan altijd hand in hand.

Financiering

De gemeente heeft aangegeven in haar Sociaal Domein document dat de gezondheid, sociale ontwikkeling en kennis van haar jeugdige inwoners speerpunten zijn in het beleid. Dit project heeft financiering nodig voor het ontwikkelen van het programma voor de verschillende groepen, de eventuele trainingssessies en de presentaties op bijeenkomsten. Eenmaal geïmplementeerd, kan deze kennis steeds opnieuw worden gebruikt aangezien er geen aanpassingen nodig zijn om te omschrijven wat eventuele "nieuwe" goede gewoontes zijn. Dit zijn namelijk gewoontes die al miljoenen jaren bestaan. Ze grijpen terug op der basis van de mens. De investering verdient zichzelf op verschillende wijzen terug. Het beleid van de Gemeente krijgt een tastbaar resultaat, verschillende organisaties werken eendrachtig samen om de inwoners fitter te maken, kwaliteit van leven gaat omhoog en de gezondheidskosten dalen. Niet alleen op de korte termijn maar exponentieel op de langere termijn aangezien we de jeugd de kennis en begeleiding geven om gezonde gewoontes aan te leren. Goede voeding, goede beweging, fitter en vitaler op alle vlakken.

7. Betrokken partijen

Er zijn drie partijen betrokken bij dit project.

Gemeente Lansingerland

De Gemeente Lansingerland treedt op als organisator van het Lansingerlands Initiatief. Dit is niet alleen een rol als platform maar ook als promotor van het Initiatief naar buiten toe. Het is voor de Gemeente een uitgelezen kans om hun beleid tot uiting te laten komen in een uitvoering door professionals die breed gedragen wordt door de gemeenschap.

Next Level Human

Next Level Human is het bedrijf dat het voedingsadvies tijdens dit project als verantwoordelijkheid heeft. Daarnaast biedt NLH ook Corporate Health trajecten aan en maatwerk voor atleten, mensen met obesitas of andere personen die de regie over hun lichaam willen behouden of terugkrijgen. Ook werkt NLH samen met andere specialisten op het gebied van voeding en gezondheid en levert zij diensten aan meerdere boxen in de regio. De resultaten van onze aanpak zijn meetbaar, spreken voor zich en zijn beschikbaar ter inzage voor de Gemeenteraad.

CrossFit Lansingerland

CrossFit Lansingerland is de eerste en enige officiële CrossFit box in Lansingerland. Ze bieden functionele fitness aan op basis van constant gevarieerde training met functionele bewegingen op hoge intensiteit. Ook zijn zij de enige CrossFit Kids box in de regio. Zij geven kosteloos en op vrijwillige basis CrossFit lessen bij scholen tijdens de gymles om kinderen functionele fitness te leren kennen.

Verbinding

Binnen dit project zullen CrossFit Lansingerland en Next Level Human de verbinding vormen tussen verschillende organisaties en competenties. Dit is een belangrijk element voor de effectieve uitvoering van de verschillende taken.

8. Specifieke uitsluitingen van bereik

Het is niet de bedoeling van dit project om enige vorm van medische diagnose te stellen of uit te voeren. Indien een behandelend arts dit noodzakelijk vindt dan ligt de verantwoordelijkheid om dit te communiceren bij die arts en kan er, in overleg, bepaald worden hoe dit advies gebruikt kan worden. Deelnemers worden er ook altijd op gewezen om de mening van een arts in te winnen. Het kan ook betekenen dat sommige deelnemers geen onderdeel van dit project kunnen zijn.

9. Implementatieplan

De implementatie van dit project bestaat uit een tweeledig traject. De programma's zullen eerst geschreven worden. Daarna vindt de implementatie plaats op de scholen in de verschillende, al beschreven, vormen: train de trainer, klassikale presentaties en leerkrachten challenge. In overleg zijn eventuele aanpassingen van de

onderdelen mogelijk. Ook moeten de data met de afzonderlijke scholen gekozen worden. Het hele project duurt 28 dagen van begin tot eind.

- Verzorgen financiering
- Creëren agenda met scholen
- Trainen lerarenteams
- Geven presentaties
- Begeleiden projectperiode
- Gastlessen
- Evaluatie projecten
- Publicaties op sociale media en in de pers

10. Kostenbegroting

Er zijn een aantal elementen die gefinancierd moeten worden. Allereerst moet er een lesprogramma worden gemaakt van vier lessen dat aan de verschillende klassen gegeven kan worden. De lessen moeten ook gegeven worden. Dat kan de eerste keer door een gespecialiseerd bedrijf maar na een presentatie en uitleg aan de leerkrachten kunnen zij dit later zelf herhalen wanneer zij willen.

Ten tweede moet er een programma worden gemaakt voor het Challenge gedeelte. Hierin gaan de leerkrachten zelf aan de slag met gezonde gewoontes en integreren ze de aanpassingen in hun gewoontes in de dagelijkse gang van zaken van de klas. Kinderen volgen geen regels, ze volgen voorbeelden. Hier wordt de leerkracht het beste voorbeeld. Aangezien er meerdere leerkrachten op dezelfde school tegelijkertijd aan dit programma meedoen, zullen er synergiën ontstaan tussen deelnemers, klassen, ouders en verzorgers en zelfs andere scholen. Dit zorgt weer voor dat brede platform dat nodig is voor het verspreiden van een andere gewoonte net zoals dat bij “niet meer roken op publieke plaatsen” is gebeurd. De Challenge wordt in het eerste jaar begeleid door gespecialiseerde professionals maar zou in volgende jaren ook door de leerkrachten zelf kunnen worden georganiseerd.

In deze kostenbegroting zijn ook onderdelen aangeduid als KPI, Key Performance Indicators. Deze indicatoren zorgen ervoor dat de opbrengsten van de kosten kunnen worden bepaald. De ROI, Return On Investment is op die manier altijd te berekenen en zal in dit project ook daadwerkelijk worden gemeten en aan de Gemeenteraad worden gepresenteerd als de Raad dat wenst. Een voordeel van dit systeem is dat er verantwoordelijkheid gedragen wordt door iedereen die aan het project meedoet. Dit project is een serieuze en meetbare exercitie in het fitter maken van individuen, groepen en uiteindelijk onze hele gemeenschap.

Binnen deze KPI’s vinden we zaken als de lichaamscompositie waarin gewicht, vetmassa, spiermassa en andere lichamelijke metingen worden gedaan. Ook de fitheidstest nemen we daarin mee. In de fitheidstest worden cardiovasculair vermogen, uithoudingsvermogen, kracht, flexibiliteit, werkcapaciteit, snelheid, coördinatie, beweeglijkheid, balans en nauwkeurigheid van beweging getest. Daarnaast wordt er tijdens de challenge van de deelnemers ook een stuk reflectie gevraagd en het vervullen van dagelijkse taken. Ook hier is een meting mogelijk zij het meer subjectief. Aan het einde van de rit worden de metingen met elkaar vergeleken om te zien wat voor resultaat er is behaald. Duidelijker, meetbaarder en transparanter kunnen we het niet maken.

De kostenbegroting bevat een uurprijs voor al het geleverde werk. Dit is een uurprijs gebaseerd op het gereduceerde tarief dat aan groepen wordt aangeboden. Dit is 49,65 Euro exclusief BTW. Alle prijzen in dit overzicht zijn inclusief 21% BTW. Er zijn twee onderdelen in de begroting gespecificeerd voor de creatie van de benodigde materialen en twee onderdelen waarin de lessen en trainingen staan gespecificeerd. De begroting voor de lessen en trainingen is gemaakt op basis van 22 scholen maar er is ook een onderverdeling gemaakt van deze kosten per school. De creatie kosten kunnen niet per school worden verdeeld.

Challenge (Creatie)		Uren	Uurprijs (incl.BTW)	Kosten (incl.BTW)	Subtotalen (incl.BTW)
Presentatie	Kosten voor de creatie van een presentatie voor het verstrekken van de nodige informatie aan Challenge deelnemers	20	60	1200	
Vragenformulier	Kosten voor de creatie van het dagelijkse vragenformulier dat de deelnemers invullen met hun taken en reflectie ***KPI***	10	60	600	
Mealplan	Kosten voor de creatie van het mealplan dat de Challenge deelnemers gebruiken voor voedingsopties	40	60	2400	
Subtotaal				4200	4200
Challenge Kosten		**Uren**	**Uurprijs (incl.BTW)**	**Kosten (incl.BTW)**	
Challenge Presentatie	Kosten voor het presenteren van de benodigde informatie aan de Challenge deelnemers. Hierbij zijn ook de locatiekosten inbegrepen.	2	60	120	
Meting voor	Lichaamscompositiemeting met een InBody 270 om als nulmeting te fungeren voor de individuele Challenge deelnemers. ***KPI***	2	60	120	
Online omgeving	Kosten voor het bijhouden van de informatie in de online omgeving, beantwoorden van vragen, delen van recepten en tips	2	60	120	
Materiaal Challenge	Kosten voor het drukken en printen van de verschillende documenten benodigd voor de Challenge			50	
CrossFit lessen	Kosten voor 8 CrossFit lessen die tijdens de Challenge worden gevolgd door de deelnemers. Kosten locatie, gebruik materiaal, benchmark training voor en na ***(2xKPI)*** en trainer inbegrepen	8	60	480	
Afsluitende presentatie	Kosten voor het presenteren van de eindresultaten aan de Challenge deelnemers. Hierbij zijn ook de locatiekosten inbegrepen.	2	60	120	
Meting na	Lichaamscompositiemeting met een InBody 270 om als eindmeting te fungeren voor de individuele Challenge deelnemers. ***KPI***	2	60	120	
Score administratie	Kosten voor het bijhouden van online scores en interpreteren van reflecties	4	60	240	
Online Vragenformulier Omgeving	Kosten voor de creatie en onderhoud van het online vragenformulierplatform voor de Challenge groep	4	60	240	
Subtotaal per school				1610	
22 Scholen				35420	35420
Kosten Lessen (Creatie)		**Uren**	**Uurprijs (incl.BTW)**	**Kosten (incl.BTW)**	
Presentatie 1	Kosten voor de creatie van de eerste les: Macro- en Micronutrienten	16	60	960	
Presentatie 2	Kosten voor de creatie van de tweede les: Metabolisme en Hormonen	16	60	960	
Presentatie 3	Kosten voor de creatie van de derde les: Maaltijden in de Praktijk	16	60	960	
Presentatie 4	Kosten voor de creatie van de vierde les: Sociale gevolgen van Marketing en Mythes	16	60	960	
Subtotaal				3840	3840
Kosten Lesgeven		**Uren**	**Uurprijs (incl.BTW)**	**Kosten (incl.BTW)**	
Team presentatie	Kosten voor het presenteren van het lesprogramma aan de leerkrachten zodat ze het programma zelf kunnen gebruiken	4	60	240	
Lesuren	Kosten voor het geven van de 4 lessen aan 3 groepen per school (Groepen 6, 7 en 8)	12	60	720	
Subtotaal per school				960	
22 scholen				21120	21120
Totaal (Euro)					**64580**

11. Financiering

De financiering van dit plan wordt uit drie bronnen verzorgd. Als dit project één van de winnaars van het Lansingerlands Initiatief is, financiert de Gemeente Lansingerland 50% van de kosten. Daarnaast nemen zowel Next Level Human als CrossFit Lansingerland ieder 25% van de resterende kosten voor hun rekening.

12. Algemene tijdlijn/planning

Oktober 2018

Overleg tussen Gemeente Lansingerland, Next Level Human en CrossFit Lansingerland om dit project te bespreken.

November 2018

Uitnodiging van de Gemeente Lansingerland om mee te doen aan het Lansingerlands Initiatief

Januari 2019

Voorbereiden project, regelen financiering, bepalen van de scope, uitwerken pilotproject, publiciteit zoeken.

Januari 2019

Pilotproject

Februari 2019

Pitch voor Gemeenteraad

Maart 2019

Eventueel aangepast plan inleveren

Mei 2019

Keuze initiatieven door de Raad, campagne voeren, publiciteit zoeken

Juni 2019

Burgerpeiling (17-30 Juni)

Juli 2019

Bekendmaking winnaars (17 Juli)

Lansingerlands Initiatief 2019

13. Toelichtingen na Pitch Gemeenteraad

Tijdens de avond van 14 Februari jl. is er een pitchavond georganiseerd op het gemeentehuis van Lansingerland. Dit plan is toen ook gepresenteerd aan de Gemeenteraad en een aantal raadsleden hebben vragen gesteld over een aantal punten. Hier is een opsomming:

- Toezegging deelname scholen/Draagvlak
- Verschillen met reeds bestaande programma's
- Commercieel belang NLH en CFL
- Kostenbegroting
- Resultaten Pilot Prins Johan Friso school

Draagvlak

Er waren vragen over het draagvlak van dit plan. Hoeveel scholen doen er uiteindelijk mee? Na de pitch heb ik nogmaals een inventarisatie gedaan op alle 22 basisscholen van Lansingerland. Er waren twee scholen die hebben aangegeven niet mee te willen doen aan Project VOS: de CBS Prins Willem-Alexander en De Poolster. De andere scholen hebben aangegeven dat ze mee willen doen. De invulling van die deelname wordt op de

scholen grotendeels geconditioneerd door hun drukke programma's en zal in overleg moeten worden uitgewerkt. Dat is geen probleem. Er zullen geen extra kosten worden gerekend voor de planning van het project.

Ook verschillende ouders die ik gesproken heb, hebben aangegeven erg geïnteresseerd te zijn in dit programma. Zij zien een grote meerwaarde in het geven van voedingsadvies op scholen. Ik heb ouders gesproken in heel Lansingerland. Niet één ouder heeft gezegd dat zij het onnodig vinden om kinderen meer informatie te geven over voeding. Er zijn ook meerdere ouders geweest die hun eigen interesse in het project hebben uitgesproken met de vraag of zo'n project ook voor hun bestaat. Voorlopig is het project voor de basisscholen maar draagvlak onder ouders kan in een later stadium ook worden onderzocht.

Om zo volledig mogelijk te werk te gaan heb ik aan het eind van dit hoofdstuk een nieuwe kostenbegroting toegevoegd waar de twee scholen die niet mee kunnen doen uit zijn gehaald.

Verschillen met reeds bestaande programma's

Een van de vragen tijdens de pitchavond was of ik geen accreditatie/affiliatie wilde hebben met de bestaande voedingsadviesinstanties. Mijn antwoord op die vraag was nee. Mijn aanpak is bewezen effectief, daar kan ik cijfers van overleggen. Dat ik dat niet doe in dit openbare document heeft met privacyregels te maken. De aanpak is gebaseerd op het gebruik van natuurlijke, onbewerkte voedingsmiddelen in de juiste mix, hoeveelheid en frequentie. Daarnaast wordt er een component functionele beweging aangeboden. De combinatie van deze twee hebben een synergistisch effect. Er zijn tot nu toe geen instanties of organisaties die een accreditatie verlenen die op deze wijze te werk gaan. De huidige stand van zaken is dat er steeds meer mensen kampen met overgewicht en obesitas. Dit laten de laatste cijfers van het RIVM ons zien. Alle programma's, producten, sportfaciliteiten en initiatieven die tot nu toe zijn ingezet, hebben dus blijkbaar niet het gewenste effect. Het heeft voor mij dus absoluut geen meerwaarde om me daaraan te conformeren en hetzelfde te doen als de geaccrediteerde programma's.

De voordelen van ons programma ten opzichte van de andere (populaire) programma's in de gemeente Lansingerland:

- Ons programma biedt een geïntegreerde aanpak van voedingskennis en functionele beweging
- Ons programma is flexibel, mensen hoeven niet naar een bepaalde locatie te gaan om deel te nemen
- Ons programma is voor iedereen ongeacht achtergrond, leeftijd, geslacht of handicap
- Ons programma is holistisch, het houdt rekening met de individuele leefsituatie van de deelnemer
- Ons programma is duurzaam, we raden onbewerkt voedsel aan
- Ons programma is goedkoop, wij verkopen geen pillen of vervangmaaltijden of andere producten die je zouden doen afvallen tegen hoge prijzen. Wij verkopen helemaal geen afvalproducten want dat is ons doel niet
- Ons programma behaalt goede resultaten, 2% blijvend verlies van lichaamsvet in 28 dagen is een resultaat aan de lage kant van de bandbreedte. Is de tijd langer dan zien we een evenredig verlies van lichaamsvet optreden
- Ons programma is voor altijd. We geven de deelnemers de kennis die zij nodig hebben om hun doelen te behalen én te behouden
- Ons programma is geen crashdieet of andere vorm van afvaldieet. Met ons programma geef je het lichaam wat het nodig heeft, het lichaam doet de rest
- Ons programma heeft niet als doel om af te vallen. Ons programma heeft als doel om het lichaam fit te maken en te houden. Onder andere zijn vetverlies, spiergroei, meer mobiliteit, betere nachtrust, mentale weerbaarheid, meer zelfvertrouwen, grotere werkcapaciteit (zowel fysiek als mentaal), sterkere werking van het immuunsysteem en zelfstandig kunnen leven op hogere leeftijd de merkbare gevolgen daarvan
- Ons programma wordt kosteloos aan alle basisscholen in Lansingerland aangeboden
- Ons programma is uniek in inhoud, opzet, resultaten, flexibiliteit en bereik
- Ons programma is onderdeel van het officiële CrossFit Kids programma en onze Kids trainers zijn allemaal gecertificeerd en hebben een uitvoerige achtergrondcheck met positief resultaat doorlopen
- Ons programma is het enige officiële CrossFit programma in Lansingerland

Commercieel belang NLH en CFL

De twee partijen die het programma, dat beschreven is in dit plan, uitvoeren zijn Next Level Human en CrossFit Lansingerland. De Gemeenteraad heeft gevraagd hoe dat te rijmen valt met het feit dat een initiatief geen overwegend commercieel belang mag dienen. Mijn toelichting is als volgt. Zoals in de vorige paragraaf uitgelegd is, bestaan er geen andere partijen in de gemeente Lansingerland die de kennis, ervaring, wil of inzet hebben om dit plan uit te voeren. Ik heb een inventarisatie gemaakt van de verschillende locaties waar mensen aan hun fitheid kunnen werken en niet één behaalt de meetbare positieve resultaten die wij behalen over hun hele ledenbestand. Geen één van de sportverenigingen heeft een plan met deze inhoud en dit bereik om uit te voeren. Dat geldt ook voor de sportscholen in Lansingerland. Er is geen interesse om kosteloos een programma als dit uit te rollen.

Zouden er andere partijen in Lansingerland zijn geweest die dit programma zouden willen en kunnen draaien dan had ik ze om een offerte gevraagd voor hun diensten. Die partijen zijn er niet. De enige partijen die dit willen en kunnen uitvoeren zijn Next Level Human en CrossFit Lansingerland.

Kostenbegroting

In hoofdstuk 10 van dit plan wordt de kostenbegroting besproken. Daar licht ik toe dat het tarief dat gebruikt wordt voor de berekening van de begroting is gebaseerd op het reeds gereduceerde tarief dat wij gebruiken voor groepen. Daarvan nemen NLH en CFL ook nog respectievelijk 25% ieder voor hun rekening. Van het reeds gereduceerde kortingstarief wordt dus de helft door de uitvoerende partijen op zich genomen. Hier is absoluut geen sprake van een commercieel belang want dit is geen winstgevende bedrijfsvoering. Wij zijn bereid om veel tijd en moeite in dit project te steken, bijna op vrijwilligersbasis. NLH en CFL doen dit omdat het onze passie is om mensen hun betere versie te laten vinden en behouden en als we dat aan kinderen kunnen meegeven, plukken we daar allemaal de vruchten van. Dat is de échte winst.

In Limburg is onlangs een overzicht uitgebracht van een onderzoek van de Maastricht University. Die hebben een project op 2 basisscholen gedraaid waar kinderen een gezonde lunch aangeboden kregen en iedere dag een uur extra beweging. Op nog eens 2 scholen werd alleen extra beweging aangeboden. Op 4 andere scholen werd niets gedaan en die fungeerden als controlescholen. 12 Februari was hier aandacht voor in allerlei media. De resultaten zijn hoopgevend, kinderen hebben minder overgewicht, concentreren zich beter en pesten elkaar minder. Ik heb met de projectleider gesproken om van zijn ervaringen te kunnen leren en samen te werken. Dit project loopt al vier jaar op subsidie van de Provincie Limburg. Die heeft er in die 4 jaar 22 miljoen Euro in gestoken. Dit zijn de bedragen die voor dit soort projecten uitgetrokken worden. Mijn kostenbegroting is een schijntje vergeleken bij dat budget terwijl onze ambitie net zo groot is. Nogmaals, van winstbejag is bij ons geen sprake dat moge nu hopelijk wel duidelijk zijn.

Als afsluiting nog dit. Neem een gemiddeld tarief van iemand in de preventieve geneeskunde of fitnessindustrie en bereken zelf de kosten gebaseerd op het werk dat beschreven wordt in dit plan. Het zal duidelijk zijn dat die kosten veel hoger zouden zijn dan de kosten die in dit plan worden gebruikt.

Resultaten Pilot Prins Johan Friso school

Om te laten zien dat dit plan werkt, hebben we een afgeslankte vorm van dit plan als pilot gedraaid op de Prins Johan Friso school te Berkel en Rodenrijs. 15 Leerkrachten hebben meegedaan aan een Health Challenge en er zijn 12 lessen gegeven aan verschillende groepen (groepen 4, 5, 6, 7 en 8). De resultaten liegen er niet om. Alle leerkrachten hebben hun vetpercentage verlaagd, sommige zelfs met meer dan 4% in 28 dagen. De meeste hebben daarnaast ook spiergroei geregistreerd. Daarnaast hebben alle leerkrachten hebben hun sportieve resultaten verbeterd. De verbetering lag gemiddeld rond de 30%. De cijfers zijn mooi maar misschien is de beschrijving van de adjunct-directeur van de Prins Johan Friso, Mariëtte Zeillemaker, veel sprekender:

“In de afgelopen weken heb ik de 28-dagen challenge van Next Level Human en Crossfitt Lansingerland (José) gevolgd. Het was voor mij een bijzondere ervaring.

Naast de gezondheidswinst die ik geboekt heb (ik ben meerdere kilo's afgevallen en heb meer spiermassa opgebouwd) zijn de klachten in mijn rug aanzienlijk afgenomen. Ik denk dat dit komt, doordat ik mijn core meer ben gaan gebruiken. Dat komt deels omdat ik wel moest tijdens de lessen van José,

maar ook op andere momenten ben ik meer bewust van het aanspannen van mijn core. Het maakt het bewegen een stukje gemakkelijker en ik ben zelfs weer begonnen met mijn oude passie, hardlopen.

In de afgelopen weken heb ik mijn eetpatroon aangepast. Dat vond ik niet altijd makkelijk, want ja, ik moest nog al eens mealpreppen én ik moest een aantal "lekkere" dingen laten staan. Maar het werkt! Het eetpatroon is nu zo opgebouwd dat ik bij elke maaltijd gebruik maak van de macro - nutriënten. Dit zorgt voor een verzadigd gevoel, waardoor ik minder behoefte heb aan snaaien. Inmiddels ben ik gewend en zijn de dingen die ik voorheen at, lang niet zo lekker meer.

Wat ik ook bijzonder vond, waren de lessen die José bij ons op school gaf. Hoe mooi is het dat je luncht met groep 8 en de leerlingen weten te benoemen welke macro-nutriënten er in je lunchbox zitten. Ook de leerlingen dachten goed na over het eten dat ze bij zich hadden en wat het met hun lichaam deed. Kortom, het was een challenge met op meerdere gebieden succes."

Hier spreekt een persoon die in 28 dagen een bijzondere ervaring heeft meegemaakt. Het verliezen van vet en het doen groeien van spiermassa. Het bewust worden van het correcte gebruik van je lichaam waardoor rugklachten afnemen. Het weer kunnen oppakken van een passie, hardlopen in dit geval doordat het lichaam het weer toelaat. De bewustwording bij het consumeren van voedingsstoffen, ons dagelijks medicijn. De blijdschap van het behalen van een motiverend resultaat. Jezelf losmaken van ongezonde patronen en zorgen dat ze wegblijven, niet op wilskracht maar omdat je er echt geen behoefte meer aan hebt. Zien dat leerlingen van je klas bewustwording krijgen over hun voeding en wat het met hun lichaam kan doen. Hoe de leerlingen nadenken over hun maaltijden en die boodschap ook naar huis brengen.

Dit kleine stukje tekst is de perfecte opsomming waarom wij dit willen doen. Het gaat ons niet om winstbejag, het gaat bij ons om de passie voor fitheid en gezondheid. Het gaat ons erom dat mensen hun beste versie vinden en behouden zodat ze zelf alles aan kunnen wat het leven ze voorschotelt. Laten we de kinderen van Lansingerland helpen om hun beste versie te kunnen vinden en behouden.

Challenge (Creatie)		Uren	Uurprijs (incl.BTW)	Kosten (incl.BTW)	Subtotalen (incl.BTW)
Presentatie	Kosten voor de creatie van een presentatie voor het verstrekken van de nodige informatie aan Challenge deelnemers	20	60	1200	
Vragenformulier	Kosten voor de creatie van het dagelijkse vragenformulier dat de deelnemers invullen met hun taken en reflectie ***KPI***	10	60	600	
Mealplan	Kosten voor de creatie van het mealplan dat de Challenge deelnemers gebruiken voor voedingsopties	40	60	2400	
Subtotaal				4200	4200
Challenge Kosten		**Uren**	**Uurprijs (incl.BTW)**	**Kosten (incl.BTW)**	
Challenge Presentatie	Kosten voor het presenteren van de benodigde informatie aan de Challenge deelnemers. Hierbij zijn ook de locatiekosten inbegrepen.	2	60	120	
Meting voor	Lichaamscompositiemeting met een InBody 270 om als nulmeting te fungeren voor de individuele Challenge deelnemers. ***KPI***	2	60	120	
Online omgeving	Kosten voor het bijhouden van de informatie in de online omgeving, beantwoorden van vragen, delen van recepten en tips	2	60	120	
Materiaal Challenge	Kosten voor het drukken en printen van de verschillende documenten benodigd voor de Challenge			50	
CrossFit lessen	Kosten voor 8 CrossFit lessen die tijdens de Challenge worden gevolgd door de deelnemers. Kosten locatie, gebruik materiaal, benchmark training voor en na ***(2xKPI)*** en trainer inbegrepen	8	60	480	
Afsluitende presentatie	Kosten voor het presenteren van de eindresultaten aan de Challenge deelnemers. Hierbij zijn ook de locatiekosten inbegrepen.	2	60	120	
Meting na	Lichaamscompositiemeting met een InBody 270 om als eindmeting te fungeren voor de individuele Challenge deelnemers. ***KPI***	2	60	120	
Score administratie	Kosten voor het bijhouden van online scores en interpreteren van reflecties	4	60	240	
Online Vragenformulier Omgeving	Kosten voor de creatie en onderhoud van het online vragenformulierplatform voor de Challenge groep	4	60	240	
Subtotaal per school				1610	
20 Scholen				32200	32200
Kosten Lessen (Creatie)		**Uren**	**Uurprijs (incl.BTW)**	**Kosten (incl.BTW)**	
Presentatie 1	Kosten voor de creatie van de eerste les: Macro- en Micronutrienten	16	60	960	
Presentatie 2	Kosten voor de creatie van de tweede les: Metabolisme en Hormonen	16	60	960	
Presentatie 3	Kosten voor de creatie van de derde les: Maaltijden in de Praktijk	16	60	960	
Presentatie 4	Kosten voor de creatie van de vierde les: Sociale gevolgen van Marketing en Mythes	16	60	960	
Subtotaal				3840	3840
Kosten Lesgeven		**Uren**	**Uurprijs (incl.BTW)**	**Kosten (incl.BTW)**	
Team presentatie	Kosten voor het presenteren van het lesprogramma aan de leerkrachten zodat ze het programma zelf kunnen gebruiken	4	60	240	
Lesuren	Kosten voor het geven van de 4 lessen aan 3 groepen per school (Groepen 6, 7 en 8)	12	60	720	
Subtotaal per school				960	
20 scholen				19200	19200
Totaal (Euro)					**59440**

Aangepast kostenoverzicht Project VOS, bijgewerkt op 20 scholen

Plan van aanpak 'Pleisterplaats De Hichte'

- Het rustpunt wordt geplaatst in de tuin van Hoeve Cornelia, Kleihoogt 1 te Berkel en Rodenrijs. We zetten er een "schaftkeet" neer, die we gezellig verven en geschikt maken om er een koelkast, een aanrecht, koffie/thee zetter in te zetten en een aansluiting voor water maken. Buiten komt een zitmogelijkheid om uit te rusten, een elektrisch fiets oplaadpunt, men kan naar het toilet in Atelier de Hichte, welke achter de Boerderij staat. Er komt een donatie potje in te staan waar men vrijwillig een bijdrage in kan doen (laagdrempelige prijsstelling).
- Bij dit rustpunt een informatiebord/paneel plaatsen met informatie en tekeningen over Anthonie van Leeuwenhoek, die heeft uit het Oostmeer de eerste microben gehaald, die hij later door zijn microscoop zag. Dit alles overleg met de vereniging van Anthonie van Leeuwenhoek en de historische vereniging.

Kortom een heerlijke plek, vlak bij het water, waar je op een schone en veilige omgeving, zelf een bakje leut kunt maken, gebruik kunt maken van het toilet, informatie vinden over de omgeving, je e-bike opladen en je band plakken.

Wij geven het rustpunt een andere naam, aangezien de stichting Rustpunt www.rustpunt.nu nog niet zover is en eerst contact wil hebben met de Gemeente en wij ons nog niet bij hen kunnen aansluiten.

Naam: **Pleisterplaats de Hichte**,
Kleihoogt 1, in het recreatie- en natuurgebied De Groenzoom.

Activiteiten:
Op ons perceel hebben we twee hoofdactiviteiten:

- Atelier de Hichte, hier worden workshops en schildercursussen gegeven en incidenteel kleine vergaderingen.
- Bed en Breakfast Hoeve Cornelia

Achter het atelier is een kleine gelegenheid (buiten) waar een kopje koffie/thee geschonken kan worden voor passanten. Incidenteel vragen wandel- fietsverenigingen of wij willen fungeren als stempelpost/rustpunt. De bruto opbrengst van deze activiteit was in 2018 € 1700,00.

In onze voortuin, grenzend aan de kanoroute is een haventje voor kano's, dit hebben we ten eerste opgezet voor gasten van onze B&B die hier gebruik van kunnen maken om zo de Groenzoom te verkennen vanaf het water. Verder verhuren we ze aan gebruikers van de Groenzoom, de bruto huuropbrengst hiervan was in 2018 € 400,00.

Deze activiteiten zijn ook alleen open als wij aanwezig zijn, zijn we er niet dan is het gesloten. Het is de bedoeling om de Pleisterplaats ook open te doen als wij er niet zijn, de openingstijden zijn dan van 9.00 -18.00 uur, elke dag.

De Pleisterplaats in de voortuin zal waarschijnlijk een deel van de theetuin (achter het atelier) overnemen en dus een lagere opbrengst voor deze activiteit.

Hoeveel de opbrengst van de Pleisterplaats zal zijn is moeilijk in te schatten, er wordt een lagere prijs voor de koffie/thee gevraagd, zullen er veel beschadigingen zijn, lopen mensen weg zonder te betalen? Wij vinden het moeilijk om in te schatten.
Wij verwachten van dit initiatief ook geen geldelijk gewin, maar willen bezoekers van de Groenzoom recreatief of sportief de gelegenheid geven om uit te rusten, hun fiets op te laden, een sanitaire stop te houden op ons mooie plekje, wat we graag met anderen delen.

Dit geld ook voor fietsers die de Acker- en Bieslandfietsroute rijden, maar ook bewoners van de Oudelandsehof en St. Petrus, die met hun scootmobiel en/of begeleid door familie of vrijwilligers een wandeling maken.

Wij denken dat de opbrengsten niet zullen opwegen tegen de kosten van dit project, dus als de helft door derden gedaan kan worden zou dit ons enthousiasme kunnen versterken.

Bijgevoegd een offerte van onze aannemer voor het uitvoeren van diverse werkzaamheden. We hebben de schafkeet afgelopen jaar aangeschaft en ook de verharding waarop aangebracht en uit eigen middelen betaald.

Wat betreft het informatiebord/paneel voor informatie over Anthonie van Leeuwenhoek zijn wij benaderd door een enthousiaste bewonderaar van Anthonie van Leeuwenhoek die dit bord wil sponseren voor € 500,00.

Verder is Atelier de Hichte bereid als sponsor op te treden. Mocht er dan nog een geld te kort zijn dan zullen wij dit uit eigen middelen bijleggen

Begroting kosten:

Aanschaf keet-	€ 800,00
Aanleg verharding/ondergrond	€ 600,00
Aanleg waterleiding:	€ 1149,50
Aanleg elektriciteit, extra groep in meterkast, Grondkabel van huis naar het rustpunt. Vier stopkontakten met randaarde. Lichtpunt, 4 oplaadpunten e-bike.	
Diverse grondwerk.	€ 2500,00
Fietsen rek	€ 180,00
Diverse aanpassingen en opknappen van de ruimte (aanrecht/kast e.d.)	€ 625,00
Plaatsen camera	€ 200,00
Aanschaf koffiezetter/waterkoker kopjes, afvalbak,	€ 238,95
Aanschaf koelkast	€ 589,90
Aanschaf meubilair (tafel/stoelen e.d.)	€ 533,00
Bord-informatie Pleisterplaats	€ 859,10
Informatiebord Anthonie van Leeuwenhoek	€ 859,10
Bebording in de omgeving (5 stuks)	€ 400,00

Vlaggen om het rustpunt aan te geven (incl.poot)2 st.	€ 229,34
Diverse kosten- lampen, koffie/thee/suiker/melk	
Reparatiesetje fiets, fietspomp, sloten, kastje	€ 236,11
	_____
	€ 10.000
	=========

PROJECTPLAN
LANSINGERLANDS INITIATIEF

Verplichte bijlage bij de subsidieaanvraag Lansingerlands Initiatief

NAAM INITIATIEF: Kringmarkt

1. ACHTERGROND EN INITIATIEF

Wat is de aanleiding voor het indienen van uw initiatief?

Door de leegstand in Bergschenhoek centrum zijn we op het idee gekomen om een winkel te beginnen anders dan andere winkels, iets dat mensen trekt en betrekt: De Kringmarkt!
Het concept bestaat al in franchise vorm Jouw Marktkraam, maar wij willen op non-profit basis gaan werken. Omdat we in het centrum willen zitten, willen we met alle opbrengsten de huur van het pand bekostigen en met vrijwilligers de winkel gaan draaien.
Lansingerland Initiatief gaf ons het zetje om te gaan onderzoeken of het mogelijk is.
Wij= Eline van den Bos, moeder van 2 zoontjes en werkzaam bij stichting Pameijer en Jakobien Talma, moeder van 3 pubers en werkzaam op de christelijke basisschool De Wiekslag in Bleiswijk. We zijn dus geen ondernemers.

Maak een duidelijke omschrijving van uw initiatief. Wat wilt u gaan realiseren? Wees zo concreet mogelijk en zet alle relevantie informatie in het plan.

De Kringmarkt is een soort winkel waar mensen hun spullen kunnen verkopen in een gehuurd kraampje/stellingkast. Dat kunnen nieuwe, 2e hands of zelf gemaakte spullen zijn. Men richt zijn eigen kraam in en het publiek rekent bij een centrale kassa af.
Het wordt een non-profit winkel waarvoor een stichting opgericht moet worden. Uit ervaringen van winkels met een dergelijk concept (Jouw Marktkraam in Rotterdam en in Ouddorp, en JouWinkel in Dordrecht) blijkt dat het een ontmoetingsplek wordt en krijgt het naast de verkoop ook een sociale functie. Mensen komen langs om hun kraampje bij te werken, doen een bakkie aan de tafel, hebben een kletspraatje of helpen even met een klusje. Ook klanten komen regelmatig terug omdat de winkel iedere week/maand er anders uitziet. Door de steeds wisselende huurders verandert het assortiment constant.
Om de sociale kant uit te werken willen we in de winkel een grote tafel met bv 12 stoelen, wat meteen de mogelijkheid geeft om workshops te geven, leeskringen en knutselmomenten voor verschillende doelgroepen te houden, huurders kunnen er prijskaartjes maken, ruilboeken kunnen even bekeken worden of men kan er gewoon even gaan zitten.

Naast de verkoop van de spullen in de kraampjes zijn er nog activiteiten te bedenken waardoor er meer mensen naar onze Kringmarkt komen:

- een **leeskast** waar mensen een boek dat ze uitgelezen hebben, gratis kunnen ruilen tegen een ander boek.
- een **advertentiebord** met vragen over hulp in de huishouding, een klusjesman, tuinman, computerhulp,…
- een plek waar **gevonden voorwerpen** gebracht kunnen worden
- een **repair-café**, waar mensen hun kapotte spullen kunnen laten repareren, kinderen leren banden plakken ed.
- een **computer/smartphone-vragenuurtje**
- **tussen kunst en kitsch uurtje**, mensen kunnen spullen laten taxeren
- **demonstraties** van oude ambachten of beroepen, hobby's.
- **oplaadpunt voor elektrische fietsen**
- **turn your trash to cash knutselmomenten**
- **taalcafé**

De winkel wordt een plek waar mensen elkaar kunnen vinden als ze iets zoeken, als ze iets nodig hebben of iets te bieden hebben. Dit kan ook niet materieel zijn. De vrijwilligers in de winkel bedienen niet alleen de kassa maar worden ook gastheren en –vrouwen die oog en aandacht hebben voor de mensen die de winkel bezoeken.

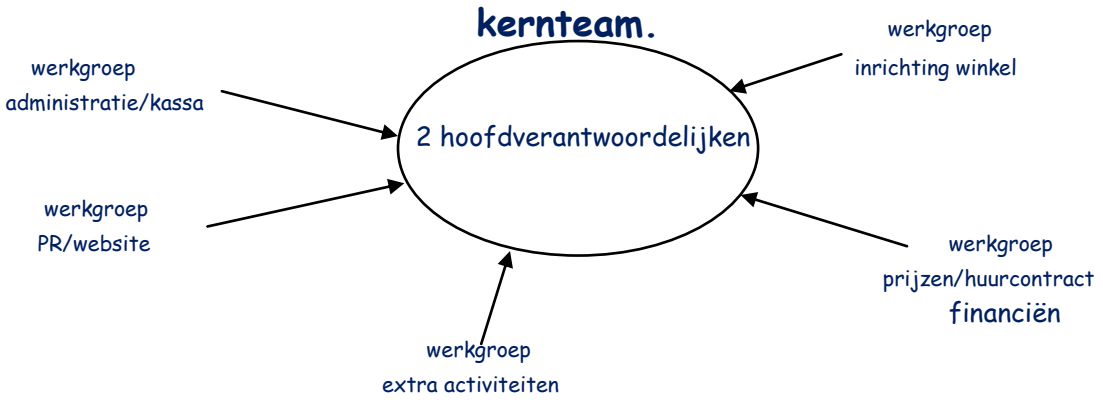
Het pand:

We hopen in eerste instantie met een soort anti-kraakregeling een pand te kunnen betrekken.
We hebben hiervoor contact gehad met de eigenaar/beheerder van sectie 5 in de Vlashoeck, die is positief en heeft een voorstel gedaan voor het gebruik van het pand. (zie bijlage 1: Intentieverklaring sectie 5)
Daarnaast hebben we een bezichtiging gehad in het pand naast de Jumbo. In eerste instantie zouden we er in mogen tegen onkosten (GWL), maar toen waren er ineens partijen die het mogelijk wilden gaan kopen. Uiteindelijk is die koop niet door gegaan en is Huurflex nu aan het onderhandelen voor ons om te kijken of we er toch tegen een flexibele huurprijs in kunnen, mogelijk met ondernemers van de Noorderparklaan erbij? Dit loopt sinds begin maart en daar is op dit moment nog geen duidelijkheid over.

Wie zijn er, naast u, betrokken bij de totstandkoming en uitvoering van uw initiatief?

Het opzetten van het initiatief en alles er omheen doen Eline van den Bos en Jakobien Talma samen. Met de hulp van vrijwilligers gaan we de Kringmarkt verder vorm geven en gaan we de winkel straks draaien.
Om deze vrijwilligers te vinden hebben we in januari oproepen in de verschillende plaatselijke kranten gedaan en daarop hebben we 15 reacties gehad van mensen die als vrijwilliger mee willen denken en helpen. (Verder hebben we daar ook veel

reacties en verzoeken van de andere lezers op ontvangen, waaruit blijkt dat het leeft in Lansingerland!)
Deze vrijwilligers hebben we intussen allemaal al persoonlijk gesproken.
Verder hebben we nog VIP benaderd voor mogelijk meer geïnteresseerde vrijwilligers.
Maandag 15 april is onze eerste teamdag om de vrijwilligers kennis met elkaar en (de kaders van) het concept te laten maken. We willen daarna de verschillende werkgroepen gaan vormen (administratie/kassa, inrichting winkel, prijzen/huurcontract/financiën, PR/website en extra activiteiten) waarbij in iedere werkgroep of Eline of Jakobien deelneemt.



Eline en Jakobien nemen de eindverantwoordelijkheid van de Kringmarkt op zich, gaan over het personeel en sturen de verschillende werkgroepen aan.

De winkel zal uiteindelijk door vrijwilligers gaan draaien. Daarnaast willen we graag mensen betrekken met een afstand tot de arbeidsmarkt (vanwege hun leeftijd, beperking of handicap). Zij kunnen onder begeleiding verkoop/werkervaring opdoen. Dit stukje kan Eline bv. met stichting Pameijer verder vorm gaan geven als de Kringmarkt eenmaal loopt.

Kringmarkt

We noemen het de **Kringmarkt**, omdat er "kring" van kringloop in zit maar ook een letterlijke kring van samen zijn/ontmoeting. "Markt" komt van marktplaats, marktkraam en ook gewoon van markt. In het logo zie je een kringetje dat ook het sociale aspect dekt. De handjes zijn pijltjes die het doorgeven symboliseren (kringloop) en het is geen éénrichtingverkeer. We geven elkaar iets; gemeenschap!

We zijn geen kringloopwinkel want wij bepalen niet de prijzen van de spullen de spullen zijn eigendom van de huurder. Aan het eind van de huurtermijn haalt de huurder zijn spullen weer uit de winkel. Door het vragen van huur, zal de huurder mooie spullen aanbieden om eerder uit de kosten te zijn.
We zullen er ook op toezien dat het een mooie winkel gaat worden waarin alles overzichtelijk en aantrekkelijk wordt aangeboden. Verder willen we erop letten dat er geen alcohol, brandgevaarlijke dingen, pornografische dingen en etenswaar wordt aangeboden.

2. TOEGEVOEGDE WAARDE

Geef aan wat de toegevoegde waarde van uw initiatief voor uw straat, wijk of de gemeente Lansingerland is.

Het zou toch geweldig zijn want als alles werkt dan hebben we volgens ons alleen maar winnaars;

- het is **duurzaam** (spullen krijgen een tweede kans) en
- het heeft een **sociaal aspect** voor zowel de huurders, de bezoekers/kopers als ook voor de vrijwilligers in de winkel! Ook de doelgroepen waar activiteiten voor georganiseerd gaan worden (**bestrijding eenzaamheid**).
- winkel heeft uniek karakter omdat het aanbod per week kan verschillen. Mensen komen voor leuke koopjes, meestal iets dat ze van te voren niet bedacht hadden.
- mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.
- geeft mensen de kans hun producten aan te bieden zonder zelf met hoge kosten van een winkelpand te zitten.
- je geeft mensen de kans geld te verdienen zonder dat je een vreemde aan je deur hebt.
- er komt meer winkelend publiek naar Bergschenhoek, het wordt weer bruisend… wat weer past in het plan om **het centrum van Bergschenhoek te verlevendigen**.

Omschrijf ook wie uw initiatief ondersteunen. Vermeld tenslotte of het initiatief mogelijk weerstand bij anderen kan oproepen.

Ondersteuning:
- andere winkeliers in Bergschenhoek
- inwoners van Bergschenhoek
- inwoners van Lansingerland

Weerstand: bestaande kringloopwinkels in Lansingerland?

3. BEOOGDE LOCATIE

Als uw initiatief de buitenruimte van de gemeente aangaat, geef dan zo concreet mogelijk aan op welke plaats u uw initiatief wilt gaan uitvoeren.

- Het pand naast Bon Chef, sectie 5 van de Vlashoeck (eigenaar Harold IJmker)
  Huur: alleen verbruikskosten van gas, water en licht+ servicekosten.
  Ca 200 vierkante meter
  Zit een keuken en wc in.
  Als er een betalende huurder is binnen 4 weken pand verlaten.

- Het pand naast de Jumbo tegenover Puur (eigenaar: BPD Bouwfonds Property Development, Ewoud Houwink)
  Huur: alleen verbruikskosten elektriciteit.
  Ca 600 vierkante meter
  Nog nooit gebruikt, dus nog helemaal kaal. Geen watervoorzieningen (geen wc/keuken)
  Als er een betalende huurder is binnen 4 weken pand verlaten.

4. KOSTENBEGROTING

U geeft in een deugdelijke begroting een specificatie van de te verwachten kosten van uw initiatief. Denk hierbij bijvoorbeeld aan materiaal- en aanlegkosten, huur en onvoorziene kosten. U voegt ter onderbouwing en verantwoording van deze kosten één of meerdere offertes en prijslijsten van derden toe. In het geval er meerjarenkosten zijn (bijvoorbeeld kosten van beheer en onderhoud), neem dan deze kosten ook op in uw begroting.

NB. Maak zo nodig een toelichting op de begroting, zodat de begroting geen vragen oproept. Bedenk dat de begroting de eerste stap is van de verantwoording als het initiatief uiteindelijk tot stand komt.

De kosten zijn in eerste instantie indicaties geweest (gemaakt op basis van kosten in vergelijkbare winkels in Rotterdam en Dordrecht). Na de pitch werd ons gevraagd offertes op te vragen voor verschillende bedragen. Dit hebben we gedaan, maar omdat dit zo'n omvangrijk project is waar bij erg veel bij komt kijken, is het lastig in dit stadium al precieze bedragen te noemen. Een en ander is afhankelijk van in welk pand we gaan zitten (200 of 600 vierkante meter is nogal een verschil). Bovendien moeten de verschillende werkgroepen nog worden gevormd. In bv de werkgroep administratie/kassa gaan mensen zitten met een administratieve achtergrond en zij weten wat er komt kijken bij het aanschaffen van een kassa, wat er administratief voor nodig is om het voor ons passend en hanteerbaar te krijgen. Het moet een systeem worden dat niet foutgevoelig is (met zoveel verschillende vrijwilligers!) en ook goed door mensen met een beperking te gebruiken is.

De offertes zijn dus nu gewoon opgevraagd met alles erop en eraan. Daarnaast kunnen we misschien met de vrijwilligers ook nog tot goedkopere oplossingen komen, afhankelijk van hun talenten. Te denken valt aan de kraampjes die nog ontworpen moeten worden; goedkoop, praktisch, op meerdere manieren te gebruiken en opklapbaar in geval van opbergen. Of videobeveiliging die mogelijk door onze repair-vrijwilliger aangelegd kan worden?

Verder kunnen we nu niet ingaan op tijdelijke kortingen of mogelijke tweedehandse aanbiedingen. Als we over een paar maanden over gaan tot de werkelijke aanschaf gelden deze aanbiedingen hoogst waarschijnlijk niet meer...

Het leek ons daarom verstandiger om het ruim in te zetten om daarna af te kunnen schalen. We zullen tzt met bonnen, afschriften en rekeningen natuurlijk alles verantwoorden.

N.B. We hebben begrepen dat je ook een kostenpost onvoorziene kosten (20% van de totale begroting) kan opnemen, maar omdat we de begroting (zoals hierboven staat beschreven) ruim hebben genomen, hebben we deze post niet opgenomen.

Kosten:

- éénmalig:	Registratie Stichting	€ 500,00
	Registratie kamer v koophandel	€ 50,00
	aanschaf kramen	€ 8.000,00
	Inrichting (balie, tafel + stoelen, lampen, kasten ed.)	€ 4.000,00
	kassasysteem (Bijlage 2)	€ 4718,00
	pinbetalingssysteem (Bijlage 3)	€ 981,50
	beveiliging (Bijlage 4+5)	€ 7417,10
	Koffiemachine en waterkoker	€ 200,00
	gereedschap Repaircafé	€ 1000,00
	Kantoorartikelen (plakband, schaar, papier, stickers, paperclips ed.)	€ 25,00
	flyers/reclame	€ 100,00
		---------- +
	Startkosten van de winkel	**€ 26991,60**

- maandelijks terugkerend:	GWL pand (GWL) sectie 5*	(€ 700,-p.m.)	€ 8400,00
	Servicekosten sectie 5	(€ 521,50 p.m.)	€ 6258,00
	vergoeding 2 hoofd-verantwoordelijken**	(€ 1000,- p.m.)	€ 12.000,00
	brand/inboedelverzekeringen (Bijlage 9)		€ 453,75
	telefoonaansluiting + internet***	(€ 41,83p.m.)	€ 501,96
	transactiekosten voor pinautomaat****	(€150,- p.m.)	€ 1800,00
			---------- +
			€ 29.413,71

* Kosten van GWL zijn gedateerd uit 2014. (Bijlage 6+7)
** €500 onkosten vergoeding per persoon voor 3 dagen in week werken voor Kringmarkt.
*** internet is nodig voor de kassa (Bijlage 8)
**** transactiekosten voor pinautomaat zijn: € 0,11 per inkomende transactie en € 0,18 per uitbetaling. Ook dit is moeilijk te voorspellen maar in een vergelijkbare winkel kwam dat neer op € 150,00 p.m. Maar misschien willen we met alleen maar pinbetalingen werken en dan wordt dat mogelijk meer.

Begrote kosten voor het hele eerste jaar (berekend in maart '19)	**€ 56.405,31**

- variabele kosten:
- beveiligingstickers €0,05 per sticker
  (deze kunnen huurders weer van ons kopen om hun spullen vrijwillig te beveiligen)
- koffie en thee (dit wordt weer uit fooienpot bij koffieapparaat betaald)

N.B. beveiliging tegen diefstal is noodzakelijk omdat diefstal iets van alle tijden is helaas. De huurder moet in de gelegenheid zijn om zijn verkoopwaar te beveiligen met kledingtags of bepaalde stickers. Dit voorkomt de meeste nare discussies indien iets toch verdwenen is.
Verder kan de huurder er ook voor kiezen hele waardevolle spullen middels een foto in zijn kraam te koop aan te bieden.

5. FINANCIERING

U geeft overzichtelijk weer hoe u de begrote kosten (stap 4) gaat financieren. Omdat de gemeente maximaal 50% van de totaalkosten subsidieert, zal ook inzicht gegeven moeten worden hoe de andere helft wordt gedekt. Geef aan of er financiële bijdragen van andere partijen dan de gemeente te verwachten zijn en zo ja, welke partijen dit zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan sponsoring, crowdfunding, subsidies of een eigen bijdrage. Probeer ook deze bijdragen zo goed mogelijk te onderbouwen.

Maximaal 50% van de kosten	via Lansingerland Initiatief
De rest (mogelijk 100%)	via sponsoring en crowdfunding

(Hiervoor hebben we de Lions club, Stichting DOEN en de postcodeloterij aangeschreven. Verder willen we met de vrijwilligers gaan brainstormen over hoe we dit verder kunnen vorm geven. Persoonlijke benadering vinden we erg belangrijk en met hoe meer mensen we zijn, hoe verder we komen. Daarnaast hebben we iemand die bereid is de andere helft van de kosten sluitend wil maken, mocht sponsoring en crowdfunding niet toereikend zijn. Intentieverklaring hiervoor is bijgevoegd (zie bijlage 10 : intentieverklaring kostenpost dekkend maken Cecile).

N.B. Aanvankelijk kwam de begroting uit op tegen de €50.000. De intentieverklaring van Cecile om de andere helft van de kosten te dekken in de vorm van een lening is daar nog op geënt. Gisteren hoorden wij dat we er ook nog servicekosten bij het pand kwamen (ruim €6000,00 op jaarbasis). Aangezien we inrichting, beveiliging en kassa hoog ingeschaald hebben, zoals eerder uitgelegd, hopen we uiteindelijk toch nog net onder de € 50.000 uit te komen…

Een belangrijke kanttekening:

Mocht de winkel geen doorgang vinden omdat we eerder uit het pand moeten en we geen vervangende ruimte hebben of omdat de winkel na een jaar draaien niet voldoende blijkt aan te slaan waardoor we de kosten bij doorgang niet kunnen gaan dekken, dan zullen we genoodzaakt zijn de stekker eruit te trekken. Gezien de positieve en enthousiaste reacties kunnen we ons dat niet voorstellen maar in dat geval zullen we de aangeschafte spullen (kassa, beveiliging, kramen, kasten, balie, waterkoker, koffieapparaat, gereedschap enz.) verkopen. Met de opbrengst hiervan zullen we eerst de schulden aflossen en daarna wat over is aan de gemeente terug geven. Het is niet de bedoeling om dat in onze eigen zakken te steken!!

Inkomsten:

De opbrengsten zijn afhankelijk van het aantal kraampjes in de winkel. We schatten in dat we in sectie 5 zo'n 60 kraampjes kwijt kunnen. De kraamhuur per week zal neer komen op € 27,50 per week, € 50,00 voor 2 weken of € 85,00 voor 4 weken.

* Opbrengst van de verhuur (aantal kraampjes x huurprijs) is minimaal € 5100,00 per maand. Er vanuit gaande dat alle kramen bezet zijn. (We hebben nu al 21 potentiële huurders)
* Opbrengst van losse dingen verkoop (uit vitrinekast, LP-bak, DVD-kast, op de grond)
* Opbrengst van de reparaties (is nu moeilijk in te schatten).
* Opbrengst van extra activiteiten (workshops, demonstraties,…)
* Eenmalige subsidie voor een repaircafé € 750,00

(* Subsidies als we mensen met een beperking er onder begeleiding kunnen laten werken, is van latere orde. Eerst willen we de winkel draaiende hebben.)

Als we een jaar gedraaid hebben, bekijken we of we met alle opbrengsten de huur van het pand kunnen gaan betalen zodat we er niet meer uit gezet hoeven worden wanneer er een betalende huurder voorbij komt.

6. PLANNING

Wat moet er gebeuren om uw initiatief te realiseren? Geef dit zo nauwkeurig mogelijk aan (in een stappenplan/planning). Neem hierin ook op hoe u met het beheer en onderhoud om zal gaan (indien van toepassing voor uw initiatief).

1) Stap 1: (dec/jan)
Toezegging van een **pand** in anti-kraak/bruikleen te krijgen en oproep voor **vrijwilligers** doen.
(In beide panden bezichtiging gehad en is de onderhandeling gestart met eigenaren of contactpersonen van de betreffende panden.)
Oproepen gedaan in de plaatselijke krantjes voor vrijwilligers.

Stap 2: (febr/mrt)
Verder rond krijgen van het pand. Gesprekken met vrijwilligers.
Nog een oproep voor vrijwilligers, ruimte en spullen in de kranten gedaan.

Stap 3: (april/mei/juni)
Een teamdag organiseren (maandag 15 april) om de vrijwilligers kennis met elkaar en (de kaders van) het concept te laten maken. De verschillende werkgroepen kunnen daarna worden opgericht en het kernteam kan worden gevormd. Daarna kunnen we gaan kijken naar hoe we de winkel gaan inrichten, wat de openingstijden gaan worden en wat we voor huur kunnen vragen, welk kassasysteem, welke vorm van beveiliging ed.

Koningsdag en daarna: reclame gaan maken voor de Kringmarkt:
* Eventuele sponsoren binnen halen, crowdfunding opzetten
* Inventariseren hoeveel huurders we al hebben voor de kraampjes.
* Stemmers overhalen op ons te gaan stemmen.

Stap 4: (juli/aug)
Uitslag Lansingerland Initiatief.
Geld binnenhalen en starten met het inrichten van de winkel (met hulp van vrijwilligers, klusjesmannen, …)

Stap 5: (sept)
Opening van de winkel

Stap 6: (okt t/m mei '20)
Als de winkel loopt dan de extra activiteiten inventariseren en met de werkgroep uitwerken.

Stap 7: (juni '20)
Na een jaar kijken of we uit de kosten zijn (crowdfunding/leningen terug betaald zijn) en bekijken of de winkel kan blijven bestaan in het zelfde pand (tegen betaling van de huur om zo continuïteit te garanderen) of dat we kunnen uitbreiden òf dat we de stekker eruit moeten trekken?

Let op: de subsidieaanvraag Lansingerlands Initiatief inclusief uw uitgewerkte projectplan moet uiterlijk 28 januari 2019 zijn ingediend.

Raadsvoorstel

Datum Raad
23 mei 2019

Registratienummer
BR1900038

Onderwerp
Verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019

Gevraagde beslissing
1. In te trekken de Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden gemeente Lansingerland 2018.
2. Vast te stellen de Verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019 en deze terug te laten werken tot en met 1 januari 2019.

Samenvatting
Vanaf 1 januari 2019 zijn het Rechtspositiebesluit decentrale ambtsdragers en de daarbij behorende Rechtspositieregeling decentrale politieke ambtsdragers van kracht. In deze regelgeving zijn de rechtspositieregels van alle decentrale politieke ambtsdragers gebundeld. Het rechtspositiebesluit raads- en commissieleden is vervallen. Een gevolg is dat er twee aparte verordeningen worden opgesteld: één voor de raads- en commissieleden die vastgesteld wordt door de raad en één voor het college die vastgesteld wordt door het college.

Een aantal aanspraken is sinds 1 januari 2019 in hogere wetgeving dwingend geregeld. Daarnaast is er een aantal nieuwe regelingen voor raads- en commissieleden waar de raad voor kan kiezen om in een verordening op te nemen. Dat is de nieuwe verordening Rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019. Deze verordening heeft terugwerkende kracht tot 1 januari 2019.

Financiële consequenties
De veranderingen op het vlak van de reiskosten hebben financiële consequenties. Deze worden in de begroting verwerkt.
Andere veranderingen, zoals de verplichte toelage voor leden van een onderzoekscommissie als een enquêtecommissie komen pas voor vergoeding in aanmerking als een dergelijke onderzoekscommissie ingesteld wordt.

Procedure
De verschillende keuzes die de raad kan maken bij de facultatieve onderdelen zijn op 19 maart in het presidium besproken. De keuzes van het presidium, zijn verwerkt in de voorliggende verordening.
Na vaststelling van de verordening door de raad wordt de verordening gepubliceerd.

Juridische aspecten
- Gemeentewet: artikelen 44, tweede en derde lid, 95 tot en met 99 en 147
- Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers (hoofdstuk 3)
- Regeling rechtspositie decentrale politieke ambtsdragers (hoofdstuk 3)

Extern draagvlak/burgerparticipatie
Burgerparticipatie is niet aan de orde omdat het om uitvoering gaat binnen de kaders van het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers. Er is geen direct belang voor inwoners.

Duurzaamheid
Niet van toepassing.

Kernargumenten
1.1. De verordening is niet meer actueel
Met de wijzigingen van het Rechtspositiebesluit en de Regeling rechtspositie decentrale politieke ambtsdragers is de verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden Lansingerland 2014 achterhaald. Daarom moet er een nieuwe verordening vastgesteld worden door de raad.

1.2. Terugwerkende kracht is nodig in verband met de wijzigingen in het Rechtspositiebesluit
Per 1 januari 2019 geldt de nieuwe landelijke regelgeving. Om hierbij aan te sluiten treedt de Verordening met terugwerkende kracht in werking per 1 januari 2019.

Bijlagen
1. Verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019, T19.04394
2. Overzicht wijzigingen als gevolg van het Rechtspositiebesluit decentrale ambtsdragers, T19.04383

Toelichting
Belangrijkste wijzigingen
De (wijzigingen en) toepassing van arbeidsvoorwaarden in het rechtspositiebesluit en rechtspositieregeling zijn per 1 januari 2019 direct van toepassing op de lokale politieke ambtsdragers in alle gemeenten. De landelijke regels gaan boven de lokale regels en hebben directe werking. Een voorbeeld is de vergoeding voor het woon-werkverkeer. Een compleet overzicht van de wijzigingen is te vinden in het Overzicht wijzigingen als gevolg van het Rechtspositiebesluit decentrale ambtsdragers (bijlage 2).

De landelijke regels geven per 1 januari 2019 lokale regelruimte bij gemeentelijke verordening voor de volgende onderwerpen.
- Vaststellen van de hoogte van de verplichte toelage voor leden van een onderzoekscommissie (bijvoorbeeld een enquêtecommissie) als bedoeld in artikel 155a, derde lid, van de Gemeentewet. De jaarlijkse vergoeding mag niet hoger zijn dan driemaal de maandelijkse raadswedde.
- Een toelage voor leden van een door de gemeenteraad aan te wijzen bijzondere commissie bijvoorbeeld een bestuurscommissie herindeling op grond van artikel 83 Gemeentewet of werkgeverscommissie. De maximale hoogte van de maandelijkse toelage is € 120,- bruto.
- Het verstrekken van een bedrag aan raadsleden ten behoeve van een verzekering arbeidsongeschiktheid, ouderdom en overlijden.
- Om een deel van de raadswedde aan te merken als presentiegeld. Zij krijgen dat geld alleen als ze aanwezig zijn geweest bij een raadsvergadering.
- Een vergoeding voor reis- en verblijfkosten voor dienstreizen buiten de gemeentegrens aan raads- en commissieleden.

Deze keuzes heeft het presidium gemaakt die in de voorliggende verordening verwerkt zijn:
- Een toelage voor bijzondere commissies: niet toepassen.
- Hoogte verplichte vergoeding voor een onderzoekscommissie: maximale vergoeding
- Verzekeringen en arbeidsongeschiktheid et cetera: niet toepassen
- Raadswedde aanmerken als presentiegeld: niet aanpassen
- Dienstreizen buiten de gemeente raad en commissieleden: toepassen
- Officiële beroepsverenigingen: alle officiële verenigingen opnemen
- Reiskosten woon werk: werken met een forfaitair bedrag

Beoogd maatschappelijk effect
Actualiseren van de verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland

Raadsbesluit

Datum Raad
23 mei 2019
Registratienummer
BR1900038

Onderwerp
Verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- per 1 januari 2019 wijzigingen zijn doorgevoerd in de het rechtspositiebesluit voor decentrale ambtsdragers;
- de lokale verordening inzake de rechtspositie van raads- en commissieleden naar aanleiding hiervan aangepast dient te worden.

Gelet op
- de artikelen 44, tweede en derde lid, 95 tot en met 99 en 147 van de Gemeentewet;
- het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers;
- de Regeling rechtspositie decentrale politieke ambtsdragers.

Besluit(en)
1. In te trekken de Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden gemeente Lansingerland 2018.
2. Vast te stellen de Verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019 en deze terug te laten werken tot en met 1 januari 2019.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 23 mei 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

T19.04394

De raad van de gemeente Lansingerland,

Gelezen het voorstel van het presidium;

Gelet op de artikelen 44, tweede en derde lid, 95 tot en met 99 en 147 van de Gemeentewet en het Rechtspositiebesluit en de Regeling Rechtspositie decentrale politieke ambtsdragers;

Bestluit vast te stellen de volgende verordening:

Verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019

Artikel 1. Definitiebepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. commissielid: lid van een commissie als bedoeld in de artikelen 82, 83 en 84 van de Gemeentewet, dat niet tevens raadslid is of ambtenaar die als zodanig tot lid van een commissie is benoemd.
b. griffier: de griffier, bedoeld in artikel 107 van de Gemeentewet.
c. raadslid: lid van de gemeenteraad.

Artikel 2. Toelage raadslid onderzoekscommissie

Een raadslid dat lid is van een onderzoekscommissie als bedoeld in artikel 155a, derde lid, van de Gemeentewet wordt voor de duur van de activiteiten van die commissie ten laste van de gemeente een toelage toegekend per maand ter hoogte van het bedrag dat gelijk is aan 1/12 van drie keer de maandelijkse vergoeding als bedoeld in artikel 3.1.1, eerste lid, Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers.

Artikel 3. Reis- en verblijfkosten raads- en commissieleden voor reizen buiten de gemeente

1. Voor reizen buiten het grondgebied van de gemeente ter uitvoering van een beslissing van het gemeentebestuur als bedoeld in artikel 97 Gemeentewet worden aan een raads- of commissielid vergoed:

   a. de kosten voor het gebruik van openbaar vervoer;
   b. bij gebruik van een eigen auto het maximumbedrag dat door een werkgever aan een werknemer per afgelegde kilometer onbelast kan worden verstrekt.

2. Voor reizen buiten het grondgebied van de gemeente, ter uitvoering van een beslissing van het gemeentebestuur, worden aan een raadslid of commissielid bij gebruik van eigen auto tevens de parkeer-, veer- en tolkosten vergoed;

3. Boetes en naheffingsaanslagen voor parkeren worden niet vergoed.

4. Als een raadslid of commissielid een tijdelijke functionele beperking heeft, kan voor reizen als bedoeld in het eerste lid, een voor de beperking geschikte vervoersvoorziening worden vergoed of ter beschikking gesteld.

5. De noodzakelijke en redelijkerwijs gemaakte werkelijke verblijfkosten die een raadslid of commissielid maakt in verband met reizen buiten het grondgebied ter uitvoering van een beslissing van het gemeentebestuur worden ten laste van de gemeente vergoed.

Artikel 4. Nadere regels niet-partijpolitiek georiënteerde scholing raads- en commissieleden

1. Een raads- of commissielid dat wil deelnemen aan niet-partijpolitiek georiënteerde scholing in verband met de vervulling van zijn functie als bedoeld in artikel 3.3.3 Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers, dient daartoe vooraf een gemotiveerde aanvraag in bij de griffier.

2. Deze aanvraag gaat vergezeld van stukken met inhoudelijke informatie en een kostenspecificatie.

3. De griffier beslist op de aanvraag op basis van de overlegde stukken.

4. In voorkomende gevallen beslist het presidium op basis van meerderheid van stemmen.

Artikel 5. Verhoging vergoeding commissieleden (niet-raadsleden) voor het bijwonen van commissievergaderingen i.v.m. bijzondere deskundigheid of zwaarte taak

Een commissielid wordt een vergoeding toegekend van 125% van de vergoeding waarop hij overeenkomstig artikel 3.4.1, eerste lid, Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers aanspraak op maakt als:

a. het commissielid op grond van zijn bijzondere beroepsmatige deskundigheid op het taakgebied van de commissie is aangetrokken en/of

b. het commissielid een vergoeding ontvangt die niet geacht kan worden in een redelijke verhouding te staan tot de zwaarte van zijn taak en/of de omvang van de door hem te verrichten arbeid.

Artikel 6. Informatie- en communicatievoorzieningen raads- en commissieleden

1. Een raads- of commissielid tekent een bruikleenovereenkomst wanneer hem ten laste van de gemeente voor de duur van de uitoefening van zijn functie informatie- en communicatievoorzieningen ter beschikking worden gesteld bedoeld in artikel 3.3.2 Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers. Het college stelt het model van de bruikleenovereenkomst vast.

2. Een raads- of commissielid levert na beëindiging van zijn functie de ter beschikking gestelde informatie- en communicatievoorzieningen in bij de gemeente.

Artikel 7. Aanwijzing als eindheffingsbestanddeel

1. Als eindheffingsbestanddeel als bedoeld in artikel 31, eerste lid, onderdeel f, Wet op de loonbelasting 1964 worden aangewezen de vergoedingen, tegemoetkomingen en verstrekkingen, genoemd in artikel 3.3.8 Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers.

2. Als eindheffingsbestanddeel als bedoeld in artikel 31, eerste lid, onderdeel f, Wet op de loonbelasting 1964 worden verder aangewezen de vergoedingen, tegemoetkomingen en verstrekkingen, genoemd in deze verordening, voor zover deze worden gerekend tot een vergoeding, tegemoetkoming of verstrekking als bedoeld in artikel 31a, tweede lid, onderdelen a tot en met h, Wet op de Loonbelasting 1964.

Artikel 8. Betaling vaste vergoedingen

Tenzij het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers of de Rechtspositieregeling decentrale politieke ambtsdragers anders bepalen, vindt de betaling van de vergoeding van commissieleden, bedoeld in artikel 3.4.1 Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers één keer per zes maanden plaats.

Artikel 9. Betaling en declaratie van onkosten

1. Tenzij het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers of de Rechtspositieregeling decentrale politieke ambtsdragers anders bepalen, vindt de betaling van kosten die op grond van deze verordening voor vergoeding of tegemoetkoming in aanmerking komen plaats door:

a. betaling uit gemeentelijke middelen, op basis van een rechtstreeks aan de gemeente toegezonden factuur,
b. betaling vooruit uit eigen middelen.

2. Een aanvraag om een vergoeding van de onkosten als bedoeld in dit artikel gaat vergezeld van een declaratieformulier en bewijsstukken.

3. Het declaratieformulier en de bewijsstukken worden binnen twee maanden na factuurdatum of betaling door raads- of commissieleden ingediend bij de griffier.

4. Voor zover van toepassing draagt de gemeente er zorg voor dat de betaling aan raads- of commissieleden binnen 2 maanden na het indienen van de aanvraag wordt overgemaakt.

Artikel 10. Intrekking oude verordening

De Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden Lansingerland 2018 wordt ingetrokken.

Artikel 11. Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking met ingang van 27 mei 2019 en werkt terug tot en met 1 januari 2019.

Artikel 12. Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening rechtspositie raads- en commissieleden Lansingerland 2019.

Aldus vastgesteld in de vergadering van de raad van de gemeente Lansingerland, 23 mei 2019,

De griffier,

drs. Marijke Walhout

Toelichting Model Verordening rechtspositie raads- en commissieleden 2019

ALGEMEEN DEEL

Wettelijke regelingen

In de wet en nadere regelgeving zijn alle van belang zijnde onderwerpen geregeld betreffende de rechtspositie van gemeentelijke politieke ambtsdragers. In de Gemeentewet is aangegeven dat de nadere invulling van de rechtspositie van raads- en commissieleden alsmede de financiële voorzieningen moet worden geregeld bij of krachtens de wet (AMvB en ministeriële regeling). Deze nader regeling is vastgelegd in het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers. In de Rechtspositieregeling decentrale politieke ambtsdragers zijn de (onkosten)vergoedingen nader uitgewerkt.

Hoofdlijnen gemeentelijke verordening

In deze verordening zijn alleen bepalingen opgenomen inzake de rechtspositie van raadsleden en leden van gemeentelijke commissies zover die niet dwingend geregeld zijn in hogere wet- en regelgeving. De grondslag hiervoor is te vinden in de Gemeentewet en het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers en de Rechtspositieregeling decentrale politieke ambtsdragers. Bij de laatste moderniserings- en harmoniseringsoperatie (Staatsblad 15 oktober 2018), betreffende de rechtspositiebesluiten voor decentrale politieke ambtsdragers is er wederom een aantal bepalingen imperatief in hogere wet- en regelgeving vastgelegd. De overweging hierbij is dat het bestuurlijk wenselijk is om de voorzieningen zoals vergoedingen, tegemoetkomingen en andere rechtspositionele aanspraken voor decentrale politieke ambtsdragers dwingendrechtelijk in hogere wet- en regelgeving vast te leggen om politieke discussies te voorkomen. Dit betekent dat er voor gemeenten minder ruimte is om lokaal bij verordening van wettelijke regelingen af te wijken.

Indien een gemeente besluit om bij verordening voorzieningen voor politieke ambtsdragers te regelen, is een aantal regels van belang.

In artikel 99 Gemeentewet is bepaald dat ’buiten hetgeen hun bij of krachtens de wet is toegekend’, ontvangen de leden van de raad en/of door de raad ingestelde commissie (in de zin van artikel 82, 83 of 84 Gemeentewet) als zodanig geen andere vergoedingen en tegemoetkomingen ten laste van de gemeente. Deze verordening vormt een (nadere) uitwerking van de bij of krachtens de wet toegekende vergoedingen en tegemoetkomingen.

De arbeidsverhoudingen en fiscale positie

Raadsleden en commissieleden hebben geen dienstbetrekking bij de gemeente. De gemeente is dus niet de werkgever. Dat betekent bijvoorbeeld dat zij voor zover het betreft het raadslidmaatschap niet vallen onder de werknemersverzekeringen zoals de Werkloosheidswet (WW), Ziektewet (ZW) en de Wet Werk en Inkomen naar Arbeidsvermogen (WIA). Omdat er geen sprake is van een dienstbetrekking vallen raads- en commissieleden niet onder de Wet op de loonbelasting 1964 maar worden hun inkomsten belast in de Wet inkomstenbelasting 2001. Wel kunnen raads- en commissieleden opteren voor de loonbelasting als voorheffing door samen met de gemeente te kiezen voor het fictief werknemerschap, het zogenaamde opting-in. Het fictief werknemerschap kan worden aangevraagd met behulp van een opting-in verklaring bij de Belastingdienst.

Als de raads- en commissieleden en gemeente niet kiezen voor het fictief werknemerschap, dan geldt dat de onkostenvergoedingen en raadsvergoeding als inkomsten moeten worden verantwoord en mogen de

(beroeps)kosten die worden gemaakt worden afgetrokken. Het resultaat zal het raads- of commissielid moeten verantwoorden in de aangifte inkomstenbelasting, onder de post inkomsten uit overige werkzaamheden. De gemeente dient jaarlijks alle betalingen en verstrekkingen voor de raads- en commissieleden die niet als fictief werknemerschap te kwalificeren zijn op grond van deze verordening aan de Belastingdienst doorgeven middels een formulier IB-47. Omdat raads- en commissieleden op persoonlijke titel worden gekozen, zijn zij niet aan te merken als (fiscaal) ondernemer. Er hoeft dan ook geen VAR-verklaring / Modelovereenkomst ZZP overgelegd te worden aan de gemeente.

De hoogte van de raadsvergoeding is verplichtend bepaald op een vast bedrag per inwonersklasse. Vanaf de dag van beëdiging hebben de raadsleden recht op de vergoedingen die verbonden zijn aan hun functie. Wat betreft de vergoeding voor de werkzaamheden is dit geregeld in artikel 3.1.1, eerste lid.

Het raadslid kan de vergoeding niet weigeren en de gemeente is verplicht de raadsvergoeding aan het raadslid over te maken op zijn of haar bankrekeningnummer. Het raadslid mag zelf (een deel) van de raadsvergoeding afdragen aan de politieke partij, maar is in beginsel juridisch niet verplicht mee te werken aan een overdracht van (een deel) van zijn of haar raadsvergoeding. Een akte van cessie waarbij de raadsvergoeding direct aan een politieke groepering wordt overgemaakt is juridisch niet toegestaan. De reden hiervoor is dat het raadslid een onafhankelijke positie heeft en niet financieel afhankelijk mag zijn van de politieke groepering.

De Algemene pensioenwet politieke ambtsdragers (Appa) is niet van toepassing op raads- en commissieleden.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2. Toelage lid onderzoekscommissie

Deze artikelen betreffen de toelagen voor de raadsleden die lid zijn van zogenaamde ‘zware commissies’. Hiermee wordt gedoeld op onderzoekscommissies, zoals deze in de Gemeentewet specifiek zijn omschreven. De vaststelling dat er sprake is van een dergelijke bijzondere commissie, met deze financiële gevolgen, moet bij verordening plaatsvinden. De raad is van mening dat het lidmaatschap van deze commissies duidelijk meerwerk is naast het reguliere lidmaatschap van de gemeenteraad.

Het bedrag wordt naar rato van de duur van de activiteiten toegepast. Zolang een commissie «slapend» is, althans niet actief, ontvangen de leden geen toelage: niet de duur van het lidmaatschap is van belang, maar de duur van de activiteiten.

Artikel 3. Reis- en verblijfkosten raads- en commissieleden voor reizen buiten de gemeente

Ingevolge artikel 96, in samenhang met artikel 97, van de Gemeentewet kunnen kosten voor (dienst)reizen buiten het grondgebied van de gemeente alleen op basis van een verordening van de gemeenteraad worden vergoed. In deze bepaling is bij verordening geregeld dat raads- en commissieleden een vergoeding van de reis- en verblijfkosten voor reizen buiten het grondgebied van de gemeente kunnen krijgen ter uitvoering van een beslissing van het gemeentebestuur. Onder reizen “buiten de gemeentegrenzen” kunnen ook de buitenlandse dienstreizen worden geschaard. De naar redelijkheid gemaakte reis- en verblijfkosten voor dienstreizen in het buitenland, die door of vanwege de gemeente zijn georganiseerd komen ook voor vergoeding in aanmerking. De vergoeding voor noodzakelijke en redelijkerwijs gemaakte verblijfkosten is niet nader ingevuld en is een lokale aangelegenheid per gemeente. Omdat in het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers verder geen eigen vergoedingsregeling is opgenomen, kan aansluiting worden gezocht bij de vergoedingsregelingen voor wethouders.

Artikel 4. Nadere regels niet-partijpolitiek georiënteerde scholing raads- en commissieleden

Voor raads- en commissieleden is expliciet bepaald dat de kosten voor niet-partijpolitiek georiënteerde functionele scholing, zoals deelname aan congressen en opleidingen, ten laste kunnen worden gebracht van de gemeente. Partijpolitieke scholing komt niet voor vergoeding door de gemeente in aanmerking. De inhoud van de scholing is bepalend of deze al dan niet partijpolitiek georiënteerd is. Wanneer scholing verzorgd wordt door een politieke partij betekent dat niet automatisch dat die scholing partijpolitiek georiënteerd is.

Om in aanmerking te komen voor vergoeding van de scholingskosten, moet gemotiveerd worden dat het gaat om functiegerichte scholing. Scholing is functiegericht als zij beoogt de voor de functie benodigde vakkennis en vaardigheden te verwerven dan wel actueel te houden. Scholing is partijpolitiek georiënteerd als zij geheel of gedeeltelijk tot doel heeft betrokkene op te leiden in het gedachtegoed van de desbetreffende partij.

Overigens kan de gemeente ook zelf dit soort scholing (laten) verzorgen. Ook die lasten komen ten laste van de gemeente.

Artikel 5. Verhoging vergoeding commissieleden (niet-raadsleden) voor het bijwonen van commissievergaderingen i.v.m. bijzondere deskundigheid of zwaarte taak

De hoogte van de vergoeding voor leden van gemeentelijke commissies, die zijn ingesteld op basis van artikel 82, 83 en 84 van de Gemeentewet zijn imperatief bepaald op een vast bedrag per inwonersklasse voor elke bijgewoonde vergadering van de commissie.

In bepaalde gevallen, zoals bij bijzondere deskundigheid en/of zwaarte van de taak in de commissie, is het mogelijk om een hoger bedrag aan vergoeding per vergadering toe te kennen dan bepaald in het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers. Het kan bijvoorbeeld gaan om een raadscommissie met een bijzondere opdracht die een hogere belasting kent voor één of meerdere commissieleden. Door het verordeningsvereiste kan op lokaal niveau een algemene en politieke afweging worden gemaakt.

Artikel 6 Informatie- en communicatievoorzieningen

Ten laste van de gemeente wordt aan een raadslid voor de duur van de uitoefening van zijn functie de noodzakelijke informatie- en communicatievoorzieningen ter beschikking. Ook commissieleden kunnen aanspraak maken op ICT-middelen op grond van art. 3.4.4 Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers. Onder informatie- en communicatievoorzieningen wordt ook verstaan een smartphone een computer en de daarbij behorende (internet)abonnementen. Er mag slechts een één computer verstrekt worden. Geadviseerd wordt te verstrekken op basis van een bruikleenovereenkomst. Een computer is een desktop, laptop, tablet- of minicomputer. Een smartphone is niet te kwalificeren als computer.

Artikel 7 Aanwijzing als eindheffingsbestanddeel

In het kader van de werkkostenregeling op grond van artikel 31 Wet op de Loonbelasting 1964 is een aantal vergoedingen in het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers en de verordening aangewezen als eindheffingsbestanddeel. De gemeente draagt in dat geval de loonbelasting, waardoor de vergoeding belastingvrij (netto) aan de politieke ambtsdrager kan worden overgemaakt. Anders worden deze door de Belastingdienst als loon gezien en moet hierover bij de politieke ambtsdragers loonbelasting worden ingehouden. In het kader van de werkkostenregeling kan in de financiële administratie worden aangegeven of een verstrekking of vergoeding onder de gerichte vrijstellingen, intermediaire kosten of onder de nihil-waarderingen valt.

Gemeenten mogen daarnaast een verstrekking of vergoeding in de vrije ruimte - tot 1,2% fiscale loonsom - onderbrengen zonder fiscale consequenties. Indien de grens van 1,2% wordt overschreden, zal de gemeente 80% eindheffing moeten betalen.

Artikel 8 Betaling vaste vergoedingen & artikel 9 Betaling en declaratie van onkosten

Het Rechtspositiebesluit en de Rechtspositieregeling decentrale politieke ambtsdragers regelen wanneer de vergoedingen en onkosten betaald moeten worden aan raads- en commissieleden. Daar waar geen expliciete termijn is genoemd, kunnen deze artikelen uitkomst bieden. De betaling van onkosten kan worden voorgeschoten uit eigen middelen, later gedeclareerd worden of de factuur wordt rechtstreeks naar de gemeente verstuurd. Hierbij gaat de voorkeur uit naar rechtstreeks facturering bij de gemeente. Het verdient aanbeveling dat het college een formulier vaststelt waarmee raads- en commissieleden gemaakte onkosten kunnen verantwoorden. Raads- en commissieleden declareren in beginsel hun kosten bij de griffier.

Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers

T19.04383

De informatie voor raads- en commissieleden

1. Inleiding

Tot 1 januari 2019 waren de rechtsposities van burgemeesters, wethouders, raads- en commissieleden geregeld in afzonderlijke rechtspositiebesluiten en -regelingen. Vanaf 1 januari 2019 is er één rechtspositiebesluit voor decentrale politieke ambtsdragers (dpa), het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers. In dit rechtspositiebesluit zijn de arbeidsvoorwaarden van burgemeesters, wethouders en raads- en commissieleden gebundeld en geharmoniseerd met de regels van politieke ambtsdragers bij provincies en waterschappen. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft hierover op 28 november 2018 een circulaire (met kenmerk 2018-0000918502) uitgebracht.

Structuur
De arbeidsvoorwaardelijke regels voor politieke ambtsdragers van gemeenten, provincies en waterschappen vanaf 1 januari 2019 zijn opgenomen in het:

- Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers en
- Regeling rechtspositie decentrale politieke ambtsdragers

Hoofdstuk 3 van Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers bevat de regels voor gemeenten. De nadere invulling is opgenomen Rechtspositieregeling decentrale politieke ambtsdragers. Ook bevat hoofdstuk 3 van deze regeling de regels voor gemeenten.

In dit overzicht zijn de wijzigingen voor raads- en commissieleden opgenomen.

Verhouding landelijke regels en lokale regels
De (wijzigingen en) toepassing van arbeidsvoorwaarden in het rechtspositiebesluit en rechtspositieregeling zijn per 1 januari 2019 direct van toepassing op de lokale politieke ambtsdragers in alle gemeenten. De landelijke regels overrulen de lokale regels. Een voorbeeld is de vergoeding voor het woon-werkverkeer.

De landelijke regels geven per 1 januari 2019 lokale regelruimte bij gemeentelijke verordening voor de volgende onderwerpen.

- Vaststellen van de hoogte van de verplichte toelage voor leden van een onderzoekscommissie (bijvoorbeeld een enquêtecommissie) als bedoeld in artikel 155a, derde lid, van de Gemeentewet. De jaarlijkse vergoeding mag niet hoger zijn dan driemaal de maandelijkse raadswedde.
- Een toelage voor leden van een door de gemeenteraad aan te wijzen bijzondere commissie bijvoorbeeld een bestuurscommissie herindeling op grond van artikel 83 Gemeentewet of werkgeverscommissie. De maximale hoogte van de maandelijkse toelage is € 120,- bruto.
- Het verstrekken van een bedrag aan raadsleden ten behoeve van een verzekering arbeidsongeschiktheid, ouderdom en overlijden.
- Om een deel van de raadswedde aan te merken als presentiegeld. Zij krijgen dat geld alleen als ze aanwezig zijn geweest bij een raadsvergadering.
- Een vergoeding voor reis- en verblijfkosten voor dienstreizen buiten de gemeentegrens aan raads- en commissieleden.

Aangepaste modelverordening en -regeling
De verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden zal redactioneel en inhoudelijk moeten wijzigen. Deze wordt gesplitst in een Verordening rechtspositie raads- en commissieleden en een Regeling rechtspositie burgemeester en wethouders. De VNG heeft hiervoor een modelverordening en een

modelregeling beschikbaar gesteld die wij zullen omvormen naar een verordening en een regeling voor de gemeente Lansingerland. Dit doet de griffie samen met P&O.

Leeswijzer
In dit memo informeer ik jullie over voorzieningen die zijn aangepast of voor het eerst geregeld zijn ten opzichte van het voorgaande rechtpositiebesluit. Bij de onderwerpen wordt aangegeven of het een nieuw, gewijzigd en/of facultatief onderwerp betreft. Bepaalde onderwerpen kunnen zowel nieuwe als gewijzigde en/of facultatieve elementen bevatten:

- *Nieuw:* het betreft een nieuwe voorziening die niet eerder in het rechtspositiebesluit was opgenomen.
- *Gewijzigd:* het betreft een wijziging ten opzichte van het voorgaande rechtspositiebesluit.
- *Facultatief:* Het rechtspositiebesluit geeft de gemeente de mogelijkheid om hiervoor een voorziening te treffen. Het is afzonderlijk aan de raad en het college om een bepaalde voorziening respectievelijk in de Verordening rechtspositie raads- en commissieleden en de Regeling rechtspositie burgemeester en wethouders op te nemen.

2. Overzicht nieuwe aanspraken voor raads- en commissieleden
Inhoudelijk zijn de volgende onderwerpen aangepast of voor het eerst geregeld voor de gemeentelijke politieke ambtsdragers

a. Introductie van een uniforme reiskostenvergoeding

Raads- en commissieleden (nieuw)
Vanaf 1 januari 2019 hebben raads- en commissieleden ook recht op vergoeding van de verplaatsingskosten. Voor woon-werkverkeer en dienstreizen binnen de gemeentegrenzen ontvangen zij € 0,19 per kilometer. Ook is het mogelijk om een vergoeding voor reis- en verblijfskosten buiten de gemeentegrenzen in de lokale verordening rechtspositie op te nemen vergoeding.

Alle politieke ambtsdragers (nieuw)
Tol- en veergelden worden vergoed aan alle lokale politieke ambtsdragers in het kader van woon-werkverkeer. Parkeer-,tol- en veerkosten worden vergoed in het kader van dienstreizen.
Er is geen grondslag voor vergoeding van taxikosten. Deze mogelijkheid bestaat wel wanneer bijvoorbeeld een wethouder een tijdelijke functionele beperking heeft als gevolg van een knieoperatie.

Toepasselijke regelgeving
- Artikel 3.1 aanhef onder c Rechtspositiebesluit dpa (begripsomschrijving raadslid)
- Artikel 3.1 aanhef onder f Rechtspositiebesluit dpa (begripsomschrijving commissielid)
- Artikel 3.1.7 Regeling rechtspositie dpa (reis- en verblijfskosten raadsleden)
- Artikel 3.3.7 Rechtspositiebesluit dpa (voorzieningen i.v.m. structurele beperkingen)
- Artikel 3:4:3 Rechtspositiebesluit dpa (reis- en verblijfskosten commissieleden)
- Artikel 3:4:4 Rechtspositiebesluit dpa (overige vergoedingen en voorzieningen commissieleden)
- Artikel 3:1 regeling rechtspositie dpa (Reis- en verblijfskostenvergoeding raads- en commissieleden)
- Artikel 3:1 lid 5 regeling rechtspositie dpa (vervoersvoorziening bij tijdelijke functionele beperking raads- en commissieleden)

b. Introductie van het verstrekken van een WIA-voorziening (nieuw/gewijzigd)
Nieuw is dat de gemeente vanaf 1 januari 2019 aan alle lokale politieke ambtsdragers, ook commissieleden, een voorziening in natura (bijvoorbeeld een aangepaste bureaustoel met rem) kan verstrekken als sprake is van een structurele beperking. Het verstrekken van financiële vergoeding blijft ook mogelijk.

Toepasselijke regelgeving

- Artikel 3.3.7 Rechtspositiebesluit dpa (voorzieningen i.v.m. structurele beperkingen).
- Artikel 3.4.4 Rechtspositiebesluit dpa (overige vergoedingen en voorzieningen commissieleden)

c. Beschikbaarstelling digitaal gereedschap (nieuw/gewijzigd)

Tot 1 januari 2019 kon de gemeente nog zelf kiezen om politieke ambtsdragers digitaal gereedschap (laptop, iPad e.d.) ter beschikking te stellen of een vergoeding hiervoor te geven. In onze Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden gingen we al uit van het ter beschikking stellen van digitaal gereedschap (iPad) waarbij het eigendom bij de gemeente blijft en kenden we geen vergoeding toe. Het Rechtspositiebesluit dpa gaat hier nu ook van uit. Na 1 januari 2019 is het niet (meer) mogelijk een tegemoetkoming voor de aanschaf of het gebruik van een eigen computer en bijbehorende randapparatuur te geven. Er is namelijk geen grondslag die een tegemoetkoming mogelijk maakt of bestaande vergoedingsaanspraken respecteert.

Toepasselijke regelgeving
- Artikel 3.3.2 Rechtspositiebesluit dpa (informatie- en communicatievoorzieningen)
- Artikel 3.3.4 Rechtspositiebesluit dpa (overige vergoedingen en voorzieningen commissieleden)

d. Invoering voorziening bedrijfsgeneeskundige zorg (nieuw voor wethouders en raadsleden)

Wethouders en raadsleden hadden voor 1 januari 2019 geen recht op bedrijfsgeneeskundige begeleiding.

Vanaf 1 januari 2019 moet het college een bedrijfsgeneeskundige zorg voor wethouders en raadsleden inkopen maar niet voor commissieleden. De voorziening kan bijvoorbeeld bestaan uit:
- ziekteverzuimbegeleiding en arbeidsre-integratie;
- periodiek arbeidsgezondheidskundig onderzoek;
- uitvoeren van periodiek medische keuringen.

Arbodienst De Witte Raaf, waarmee d egemeente al een contract voor ziekteverzuimbegeleiding e.d. heeft, kan ook de bedrijfsgeneeskundige zorg voor wethouders en raadsleden verzorgen.

Toepasselijke regelgeving
Artikel 3.3.5 Rechtspositiebesluit dpa (Bedrijfsgeneeskundige zorg)

Verplichte invulling van het begrip beroepsvereniging (nieuw/gewijzigd)

In de praktijk bleek er discussie te bestaan over de vraag wat een beroepsvereniging is en wie dat bepaalt. Het antwoord op deze vragen bepaalt of er recht was op vergoeding voor de contributie. Vanaf 1 januari 2019 moet de gemeente vastleggen welke vereniging een beroepsvereniging is. Een beroepsvereniging is een voor iedere ambtsdrager van die beroepsgroep toegankelijke, landelijk georganiseerde beroepsvereniging die blijkens haar statuten de deskundigheidsbevordering en/of belangenbehartiging van de raadslid, wethouder of burgemeester ten doel heeft of mede ten doel heeft. Hierbij kunnen jullie denken aan De Nederlandse Verenging voor Raadsleden.

Toepasselijke regelgeving
- Artikel 3.3.4 Rechtspositiebesluit dpa (Beroepsvereniging)

e. Mogelijkheid financiële tegemoetkoming voorziening arbeidsongeschiktheid, ouderdom en overlijden (nieuw/facultatief)

Het Rechtspositiebesluit dpa maakt het mogelijk bij lokale verordening te bepalen dat raadsleden recht hebben op een jaarlijks bedrag ter grootte van één maand raadswedde. Dit bedrag dient te worden besteed aan een faciliteit voor arbeidsongeschiktheid, ouderdom en overlijden.

Indien voor raadsleden in uw gemeente al een collectieve verzekering bestaat voor arbeidsongeschiktheid, ouderdom en overlijden, dan kan die verzekering in stand blijven. De betrokken raadsleden ontvangen in dat geval geen bedrag om zelf een dergelijke verzekering af te sluiten.

Toepasselijke regelgeving

- Artikel 3:1:9 Rechtspositiebesluit dpa
- Artikel 5:1 lid 7 Rechtspositiebesluit dpa (overgangsrecht)

f. Aanpassing van toelagen voor leden van "zware commissies" en introductie van de toelage voor deelname aan een bijzondere commissie (nieuw/gewijzigd/facultatief)

Aanpassing toelage leden zware commissies

Met “zware commissies” wordt de rekenkamercommissie in artikel 81oa Gemeentewet, de vertrouwenscommissie in artikel 61 lid 3 Gemeentewet en een onderzoekscommissie In artikel 155a lid 3 Gemeentewet bedoeld. Vanaf 1 januari 2019 hebben leden van een rekenkamercommissie en een vertrouwenscommissie recht op een bruto toelage van € 120 per maand.

Verplichte toelage leden onderzoekscommissie; hoogte gemaximeerd

Leden van onderzoekscommissies (zoals enquêtecommissies) krijgen per 1 januari 2019 een verplichte toelage toegekend, waarvan de hoogte door de gemeentelijke verordening bepaald moet worden. De maximale hoogte bedraagt op jaarbasis maximaal driemaal de maandelijkse raadswedde.

Verplichte toelage leden bijzondere commissies; hoogte gemaximeerd

Leden van bijzondere commissies krijgen per 1 januari 2019 een verplichte toelage toegekend, waarvan de hoogte door uw verordening wordt bepaald, maar die maandelijks maximaal € 120 bedraagt. Het is aan de gemeenteraad overgelaten om vast te stellen wat bijzondere commissies zijn. Te denken valt aan een werkgeverscommissie of een bestuurscommissie Herindeling op grond van artikel 83 Gemeentewet.

Toepasselijke regelgeving

- Artikel 3:2:1 Rechtspositiebesluit dpa (toelage rekenkamer- en vertrouwenscommissie)
- Artikel 3.1.3 Rechtspositiebesluit dpa (toelage lid onderzoeks- commissie)
- Artikel 3.1.4 Rechtspositiebesluit dpa (toelage lid bijzondere commissie)
- Artikel 83 Gemeentewet

g. Verandering toelage fractievoorzitters

Per 1 januari 2019 ontvangt een fractievoorzitter een toelage van € 70 per maand, vermeerderd met € 10 voor elk raadslid dat de fractie telt, de fractievoorzitter zelf niet meegerekend. De toelage bedraagt ten hoogste € 150 per maand. Zo krijgt een fractievoorzitter van een vijfmansfractie een basisbedrag van € 70 per maand. Hij of zij ontvangt daarnaast nog maandelijks € 10 per fractielid, hemzelf of haarzelf niet meegerekend. Deze fractievoorzitter krijgt een totale maandelijkse toelage van € 110 bruto.

Toepasselijke regelgeving

- Artikel 3:1 aanhef onder e Rechtspositiebesluit dpa (begripsomschrijving fractievoorzitter)
- Artikel 3:1:5 Rechtspositiebesluit dpa (toelage fractievoorzitter)

h. Aanvulling voor waarnemend raadslid

Indien een raadslid langer dan een maand onafgebroken de burgemeester als burgemeester, niet zijnde als voorzitter van de raad, waarneemt, dan wordt zijn raadswedde aangevuld tot het salarisniveau van de burgemeester. Deze vorm van waarneming komt zelden voor.

Toepasselijke regelgeving

- Artikel 3.1.12 lid 2 Rechtspositie dpa (waarneming burgemeester door raadslid)

Raadsvoorstel

Datum Raad
23 mei 2019

Portefeuillehouder
Pieter van de Stadt

Registratienummer
BR1900043

Onderwerp
Zienswijze strategische agenda MRDH

Gevraagde beslissing
Vast te stellen van de zienswijze (U19.03260) op de strategische agenda MRDH en deze in te dienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH.

Samenvatting
In de gemeenschappelijke regeling is afgesproken dat bij aanvang van iedere bestuursperiode van gemeenteraden door het algemeen bestuur een (geactualiseerde) Strategische Agenda MRDH wordt vastgesteld, na zienswijzen van de 23 gemeenten. Dit is de eerste keer sinds de oprichting van de MRDH dat dat ook integraal, samenhangend en gefocust, via een interactief proces tussen de 23 gemeenten, gebeurt. Dit was in de tussentijdse evaluatie ook als prioriteit aanbevolen.
De voorgestelde strategie is om vanuit de twee kerntaken op vier ambities concrete stappen te zetten als MRDH, gericht op het letterlijk en figuurlijk verbinden van onze metropoolregio: Het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid zijn de pijlers onder de regionale samenwerking. Daar wordt primair op ingezet. Om daarmee succesvol te zijn is het belangrijk een gemeenschappelijke visie en aanpak te hebben op ontwikkeling van de stedelijke- en landelijke omgeving. Dat vertaalt zich in de ambitie versterken stad en omgeving.En dat bij vernieuwing van de economie en betere bereikbaarheid, naar nieuwe, duurzamer vormen van energie wordt gezocht is evident. Veranderen energie is de vierde gezamenlijke ambitie.

De Strategische Agenda sluit goed aan bij de ambities van Lansingerland. Regio en gemeente kunnen elkaar op veel onderwerpen versterken. De reeds bestaande samenwerking zetten we voort.

De zienswijze is gericht op vier specifieke projecten: studie middengebied, opwaardering ZoRo, warmterotonde en geothermie voor de glastuinbouw.
Door hierop te focussen brengen we scherpte in zienswijze. Voor deze projecten is een stevige inzet nodig om lokale en regionale ambities waar te maken. Wij kunnen elkaar helpen. Concreet benoemen we wat Lansingerland nodig heeft om deze projecten verder te brengen. En zo geven we aan hoe de we MRDH kunnen helpen om de regionale doelen te bereiken.

Financiële consequenties
Niet van toepassing

Verdere procedure
- Behandeling in de commissie algemeen bestuur vindt op 8 mei 2019 plaats en in de raad op 23 mei 2019.
- Onder voorbehoud van instemming van de raad op 23 mei, zenden we op 9 mei de zienswijze, na de commissie AB, aan de MRDH.

- Op 24 mei versturen we de definitieve zienswijze aan het DB van de MRDH.
- Op 5 juni bespreken de adviescommissies de reactie op de zienswijzen.
- Ten slotte bespreekt het algemeen bestuur van de MRDH op 12 juli over de definitieve vaststelling van de strategische agenda.

Juridische aspecten
Op grond van artikel 3:2, eerste lid van de GR MRDH dient er in het eerste jaar van een nieuwe bestuursperiode van gemeenteraden een strategische agenda door het algemeen bestuur te worden vastgesteld. In artikel 2:1-a van de gemeenschappelijke regeling is vastgelegd dat de Strategische Agenda zienswijzeplichtig is. Vaststelling in het algemeen bestuur is voorzien in juli 2019.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
De adviescommissies EV en VA, bestaande uit raadsleden van de 23 gemeenten, hebben op 13 februari jl. hun input kunnen geven op de strategische agenda. Deze input is meegenomen in het opstellen van de agenda. Op 5 juni ligt de reactie van het algemeen bestuur op de zienswijzen voor bij de adviescommissies.

Duurzaamheid
De MRDH zet sterk in op transitie naar toonaangevende duurzaamheid en dit is verwerkt in de vier ambities van de MRDH, in het bijzonder de ambitie Vernieuwen energie.

Bijlagen
- Aanbiedingsbrief (I19.06361)
- Concept strategische agenda MRDH (I19.06363)
- Zienswijzebrief (U19.03260)

Toelichting
Inleiding
Op 13 maart jl. is de strategische agenda MRDH ter zienswijze vrijgegeven. In de klankbordgroep van 8 april jl. is deze strategische agenda samen met de begroting MRDH 2020 besproken met de leden van de bestuurs- en adviescommissies van de MRDH. De strategische agenda is voor de komende jaren de gezamenlijke ruimtelijkeconomische strategie van de 23 gemeenten in de MRDH (de samenwerking) voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag (het gebied). De MRDH heeft daarbij twee duidelijke kerntaken: verkeer & vervoer en economisch vestigingsklimaat. Dit is met de bespreking van de uitkomsten van de tussentijdse evaluatie nogmaals bestuurlijk bevestigd. Deze strategische agenda formuleert dan ook binnen dat kader.
Tegelijkertijd neemt de roep om integraal werken, ook op regionaal niveau, toe. Vraagstukken op gebied van ruimtelijke ontwikkeling, de woningmarkt, energietransitie kunnen vaak niet anders dan in samenhang met bereikbaarheid en economische ontwikkeling bezien worden.
Zonder af te doen aan de kerntaken van de MRDH en de eigen bevoegdheden werken gemeenten in de MRDH al samen aan deze integrale opgaven. Samenwerking is essentieel voor de versterking van onze agglomeratiekracht. Soms met 23 gemeenten, zoals bij het opstellen van de regionale energiestrategie. Soms in kleiner gezelschap, zoals in de Verstedelijkingsalliantie. Soms met ondersteuning van de MRDH, wanneer het de kerntaken raakt. Soms met omliggende regio's of in samenwerking met andere partijen, waar al uitvoeringskracht bestaat, zoals de Economic Board Zuid-Holland.
Als netwerkorganisatie wil de MRDH vanuit de twee kerntaken partijen in de regio verbinden.Want samenwerken maakt sterker. Vanuit dit perspectief nodigen wij alle gemeenten uit om, waar dit meerwaarde oplevert, nog intensiever over gemeentegrenzen heen de verbinding te zoeken, ook op terreinen buiten de twee kerntaken.

De MRDH heeft de raad gevraagd om de definitieve zienswijze uiterlijk 29 mei 2019 schriftelijk kenbaar te maken aan het algemeen bestuur van de MRDH.

Beoogd maatschappelijk effect
De MRDH is al een sterke Europese regio en wil nog beter presteren.

- Vernieuwen verbindingen
- Vernieuwen economie
- Vernieuwen energie
- Vernieuwen stad en omgeving

De kernargumenten en kanttekeningen

1. Focus op vier thema's
Lansingerland zoekt de samenwerking op vier hoofdthema's. Door te richten op deze vier onderwerpen brengen we scherpte aan. Zo geven wij aan wat we de MRDH te bieden hebben, en wat we nodig hebben om de lokale én regionale ambities te bereiken.
In de overige onderwerpen in de Strategische Agenda kan Lansingerland zich goed vinden. Dit leidt niet tot opmerkingen.

1.1 Glastuinbouw
In de hoofdstukken vernieuwen economie en veranderen energie komt de glastuinbouw prominent naar voren. Ook in de inleiding staat Greenport West-Holland als troef genoemd en wordt gemeld dat de MRDH met de kennistechnologie goud in handen heeft, o.a. met de Wageningen Universiteit in Lansingerland.

1.2 Energietransitie
De tuinbouw is volgens de MRDH koploper in de energietransitie met grote investeringen in de geothermie. De MRDH ziet voor zichzelf een rol in het verbinden van vraag en aanbod van restwarmte en geothermiewarmte.

1.3 Samenhang aanpak wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid
De MRDH biedt ondersteuning bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per woningbouwlocatie. Ook de verbetering van de verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam is onderdeel van de aanpak van de MRDH.

1.4 Samen sterk
De strategische agenda legt de nadruk op samenwerking, zoals onder andere blijkt uit de titel 'Samen aan het werk'. Samenwerking met partijen als de provincie, het Rijk en InnovationQuarter is nodig om de ambities waar te maken.

Raadsbesluit

Datum Raad
23 mei 2019
Registratienummer
BR1900043

Onderwerp
Zienswijze strategische agenda MRDH

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- de strategische agenda MRDH voldoende aanknopingspunten bevat om de ambities van Lansingerland en de belangrijkste projecten verder te brengen;
- de vier ambities van de MRDH voor Lansingerland te koppelen zijn;
- de projecten ‘studie middengebied’, ‘opwaardering ZoRo’, ‘warmterotonde’ en ‘geothermie voor de glastuinbouw’ naadloos aansluiten bij de ambitie van de MRDH.

Gelet op
- artikel 3:2, eerste lid van de Gemeenschappelijke Regeling MRDH

Besluit(en)
Vast te stellen van de zienswijze (U19.03260) op de strategische agenda MRDH en deze in te dienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 23 mei 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

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

contactpersoon
Victor Dobbe

uw kenmerk

ons kenmerk

projectnummer

doorkiesnummer
088 5445 100

e-mail
v.dobbe@mrdh.nl

bijlage(n)
Concept-Strategische Agenda MRDH, brief EBZ, verslag regiobijeenkomsten

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

Aan de gemeenteraden van de 23 gemeenten die deelnemen aan de gemeenschappelijke regeling MRDH

Datum
13 maart 2019

Onderwerp
Zienswijze concept-Strategische Agenda MRDH

Geachte raadsleden,

Hierbij nodigen wij u uit om uw zienswijze kenbaar te maken op de concept-Strategische Agenda MRDH. Hieronder vindt u een toelichting op de gevraagde zienswijze.

Aanleiding
De Strategische Agenda MRDH is voor de komende jaren de gezamenlijke ruimtelijk-economische strategie van de 23 gemeenten in de MRDH (de samenwerking) voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag (het gebied). De MRDH heeft daarbij twee duidelijke kerntaken: verkeer & vervoer en economisch vestigingsklimaat.

De Strategische Agenda is nadrukkelijk geen projectenlijst of operationeel document, daarvoor bestaan bijvoorbeeld al het Regionaal Investeringsprogramma, de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (met het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit als concrete uitwerking hiervan) en het MIRT-gebiedsprogramma, en wordt er gewerkt met jaarlijkse begrotingen en werkplannen. Het gaat in de Strategische Agenda vooral om de strategische opgaven voor onze metropoolregio (het gebied), hoe de 23 gemeenten die strategische opgaven samen willen aanpakken en wat daarbij de ambities, doelen en aanpak zijn van de MRDH (de samenwerking). De Strategische Agenda vormt daarmee het handelingsperspectief van de MRDH voor de metropoolregio en werkt als strategie bijvoorbeeld door in de jaarlijkse begrotingen en werkplannen van de MRDH, maar ook de public affairs-aanpak en de communicatie.

In de gemeenschappelijke regeling is afgesproken dat bij aanvang van iedere bestuursperiode van gemeenteraden door het algemeen bestuur een (geactualiseerde) Strategische Agenda MRDH wordt vastgesteld, na zienswijzen van de 23 gemeenten. Dit is de eerste keer sinds de oprichting van de MRDH dat dat ook integraal, samenhangend en gefocust, via een interactief proces tussen de 23 gemeenten, gebeurt. Dit was in de tussentijdse evaluatie ook als prioriteit aanbevolen.

De MRDH heeft twee kerntaken en twee pijlers: verkeer & vervoer en het economisch vestigingsklimaat. Dit is met de bespreking van de uitkomsten van de tussentijdse evaluatie nogmaals bestuurlijk bevestigd. Deze strategische agenda formuleert dan ook binnen dat kader.
Tegelijkertijd neemt de roep om integraal werken, ook op regionaal niveau, toe. Vraagstukken op gebied van ruimtelijke ontwikkeling, de woningmarkt, energietransitie kunnen vaak niet anders dan in samenhang met bereikbaarheid en economische ontwikkeling bezien worden. Zonder af te doen aan de kerntaken van de MRDH en de eigen bevoegdheden werken gemeenten in de MRDH al samen aan deze integrale opgaven. Samenwerking is essentieel voor de versterking van onze agglomeratiekracht. Soms met 23 gemeenten, zoals bij het opstellen van de regionale energiestrategie. Soms in kleiner gezelschap, zoals in de Verstedelijkingsalliantie. Soms met ondersteuning van de MRDH, wanneer het de kerntaken raakt. Soms met omliggende regio's of in samenwerking met andere partijen, waar al uitvoeringskracht bestaat, zoals de Economic Board Zuid-Holland.
Als netwerkorganisatie wil de MRDH vanuit de twee kerntaken partijen in de regio verbinden. Want samenwerken maakt sterker. Vanuit dit perspectief nodigen wij alle gemeenten uit om, waar dit meerwaarde oplevert, nog intensiever over gemeentegrenzen heen de verbinding te zoeken, ook op terreinen buiten de twee kerntaken.

Inhoud concept-Strategische Agenda
De voorliggende concept-Strategische Agenda bouwt voort op veel regionaal werk dat de afgelopen jaren in de MRDH is verzet en op de successen die hierin door de 23 gemeenten gezamenlijk zijn geboekt voor de metropoolregio. De concept-Strategische Agenda komt niet in plaats van de Roadmap Next Economy, de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en het MIRT-gebiedsprogramma, maar brengt deze als het ware samen in één handelingsperspectief. Ook het Regionaal Investeringsprogramma met 150 projecten aan de hand van 25 focusthema's, blijft van kracht. Daarnaast blijven de aanbevelingen in het OESO-rapport onverminderd relevant. We beginnen dus niet op nul. Het komt nu vooral aan op de uitvoering.

De voorgestelde strategie is om vanuit de twee kerntaken op vier ambities concrete stappen te zetten als MRDH, gericht op het letterlijk en figuurlijk verbinden van onze metropoolregio: Het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid zijn de pijlers onder de regionale samenwerking. Daar wordt primair op ingezet. Om daarmee succesvol te zijn is het belangrijk een gemeenschappelijke visie en aanpak te hebben op ontwikkeling van de stedelijke- en landelijke omgeving. Dat vertaalt zich in de ambitie versterken stad en omgeving. En dat bij vernieuwing van de economie en betere bereikbaarheid, naar nieuwe, duurzamer vormen van energie wordt gezocht is evident. Veranderen energie is de vierde gezamenlijke ambitie.

Vernieuwen van de economie is geen doel op zich. Meer welvaart en welzijn voor de mensen die hier wonen en werken, daar gaat het om. Dat vraagt om een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven met ruimte om te innoveren en de beschikbaarheid van voldoende en goed opgeleid talent. Het economisch vestigingsklimaat verandert door invloeden van binnenuit en van buitenaf. Het is zaak om de regie te pakken op het versterken van de economie. Om van nieuwe kennis tot nieuwe producten te komen. Om werkgelegenheid te stimuleren zodat ervaren werknemers en jong talent mee kunnen komen. Om ondernemers in een goede uitgangspositie te brengen. Hierbij richt de Strategische Agenda zich op:

- Stimuleren van innovatie en economische groei
- Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt
- Goede digitale connectiviteit

Versterken van stad en omgeving staat in de context van groei: de metropoolregio groeit tot 2030 met ongeveer 400.000 inwoners. Het leeuwendeel van de nieuwe inwoners zal gaan

wonen en werken in de steden. Om hen te huisvesten, zijn er in de MRDH alleen al ongeveer 170.000 extra woningen nodig. De groei heeft effect op mobiliteit en op de vraag naar werk en ruimte voor werklocaties en voorzieningen. Slim inrichten en verdichting in combinatie met het meervoudig gebruiken van ruimte én het benutten van OV dat dichtbij is vormt de kapstok. Elk deel van de metropoolregio heeft z'n specifieke signatuur. Grote delen van de regio zijn groen van karakter. Dit is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven en talent en draagt zo bij aan de economische aantrekkelijkheid van de regio. Vanuit dit perspectief werken de 23 MRDH-gemeenten aan de volgende zaken:

- Ruimte om te werken
- Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor
- Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties

Het *verbeteren van de bereikbaarheid* is essentieel voor het benutten van de potentie van de metropoolregio. Het versterkt de agglomeratiekracht. De uitdaging is om te werken aan bereikbaarheid zonder de leefbaarheid negatief te beïnvloeden. De bevolking in de regio neemt toe, het aantal arbeidsplaatsen ook. Dit heeft zijn weerslag op de bereikbaarheid van de regio. Ruimte wordt schaarser, zeker binnenstedelijk: hier concentreert het grootste deel van de groei aan inwoners en arbeidsplaatsen zich. De groei van het OV-gebruik, tussen 2010 en 2017 gemiddeld 3% per jaar, overstijgt alle verwachtingen. Deze groei zet door. Dat is een positieve ontwikkeling, maar de huidige capaciteit van het openbaar vervoer is op termijn niet toereikend. Dit vraagt om een efficiënter gebruik van het huidige systeem en om nieuwe investeringen. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is het autogebruik hoog. De groeiende vraag naar mobiliteit kan niet met meer asfalt worden opgevangen – hiervoor ontbreekt het in de regio aan ruimte, in én om de steden. Ook leidt extra automobiliteit tot meer fijnstof en CO2-uitstoot. Om deze reden geeft de Strategische Agenda het OV en de fiets een centrale plek in de maatregelen om de mobiliteitsgroei op te vangen. Ook de betrouwbaarheid van het wegennet, innovaties als automatisch vervoer en verkeersmanagement, en het verbeteren van de verkeersveiligheid krijgen aandacht. Dit betekent voor bereikbaarheid acties op de volgende vijf thema's:

- Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
- Verbetering kwaliteit en efficiency OV
- Betrouwbaar op weg
- Versnellen van innovatie in mobiliteit
- Verhogen verkeersveiligheid

De regio werkt samen aan het *vernieuwen van energie*. Ook onze regio moet de komende jaren stappen zetten om de CO2-uitstoot fors te verminderen. Het terugbrengen van de CO2-uitstoot van het verkeer is een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. Dit vraagt om een brede waaier aan maatregelen van het Rijk, de regio en gemeenten. De energietransitie gaat over gemeentegrenzen heen en beslaat belangrijke regionale sectoren als de haven en petrochemie, het tuinbouwcluster, de woningbouw. Daarom is het zaak dat de aanpak zoveel mogelijk met elkaar samenhangt en afgestemd wordt. Samen met de provincie Zuid-Holland en de vier waterschappen in de regio stellen de gemeenten een regionale energiestrategie op voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Op gebied van energie zet de Strategische Agenda in op:

- Minder CO2-uitstoot bij verkeer
- Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

In de concept Strategische Agenda wordt per ambitie steeds beschreven wat de doelen zijn en welke aanpak er wordt gekozen. De MRDH werkt vanuit verschillende rollen aan het versterken van de metropoolregio. Soms treedt de MRDH naar voren als vervoersautoriteit, bij het veranderen van energie wordt samenwerking tussen gemeenten gefaciliteerd bij het zoeken naar een gemeenschappelijke strategie. Even goed kan de MRDH regie pakken, zoals bijvoorbeeld gebeurde bij het opstellen van de visie op werklocaties. Kortom, de inbreng is

veelzijdig, actief en gericht op het bevorderen van welvaart en welzijn van de inwoners. Om dat te bereiken wordt op publiek-publieke samenwerking ingezet om de verbondenheid in de metropoolregio te versterken.

Proces
De voorliggende concept Strategische Agenda MRDH (zie bijlage 1) is het resultaat van een lange en intensieve periode van consultering onder gemeenteraadsleden en bestuurders van de 23 gemeenten, voor en na de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2018, bijvoorbeeld in de bestuurscommissies. In oktober en november 2018 zijn er daarnaast vier regionale bijeenkomsten georganiseerd waarin gemeenteraadsleden en bestuurders van de 23 gemeenten met elkaar in gesprek zijn gegaan over de inhoud (zie bijlage 2). Ook zijn er ter ondersteuning van de consultering diverse ambtelijke sessies georganiseerd met beleidsmedewerkers, directeuren en gemeentesecretarissen van de 23 gemeenten. Partners zoals de provincie Zuid-Holland en de Economic Board Zuid-Holland dachten mee en de waterschappen hebben inbreng geleverd. De Economic Board Zuid-Holland heeft al formeel gereageerd op de concept-Strategische Agenda (zie bijlagen). De provincie en de waterschappen worden nog uitgenodigd om een formele reactie te geven. Op basis van de consultering heeft een ambtelijke schrijfgroep van de 23 gemeenten en de MRDH-organisatie vervolgens de voorliggende concept Strategische Agenda opgesteld. De stuurgroep Strategische Agenda onder leiding van burgemeester Aptroot als bestuurlijk eigenaar heeft dit interactieve proces bewaakt.

Het algemeen bestuur heeft de concept Strategische Agenda nu vrijgegeven voor zienswijze van de 23 gemeenteraden. Vaststelling van de Strategische Agenda is voorzien in het algemeen bestuur van 12 juli 2019. Tijdens de zienswijzeprocedure worden wederom drie regionale bijeenkomsten georganiseerd voor raadsleden en bestuurders om het regionale debat tussen de gemeenteraden te faciliteren. Ook na vaststelling van de agenda blijven we in gesprek over de regionale opgaven en de voortgang die we daar als regio op boeken.

Voor het draagvlak van de opgaven uit de Strategische Agenda is het van belang dat in alle 23 gemeenteraden het gesprek gevoerd wordt over de Strategische Agenda van de MRDH. Daarbij is het verzoek is om uw definitieve zienswijze uiterlijk 29 mei 2019, parallel aan de zienswijze voor de ontwerpbegroting MRDH 2020, schriftelijk kenbaar te maken aan het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Nadere informatie
Indien u behoefte heeft aan een nadere toelichting op de concept Strategische Agenda of andere vragen over de inhoud heeft, kunt u contact opnemen met Victor Dobbe via v.dobbe@mrdh.nl

We zien uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,
Namens het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

Ahmed Aboutaleb en ~~Pauline Krikke~~

Concept

Samen aan het werk!

Strategische Agenda Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Versie 22 februari 2019

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Concept

Voorwoord

Met veel plezier bied ik u de concept-strategische agenda voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag aan. Het benoemt de gezamenlijke ambities, ruimtelijk en economisch, van 23 gemeenten. Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en verbeteren van bereikbaarheid was de inzet van een nieuwe vorm van samenwerken die in 2015 startte. Voor de regio, van de regio. Resultaten boeken op inhoud, voor de mensen in ons gebied. Als aanjager van economische vernieuwing en als vervoersautoriteit. Want dat zijn de taken die de betrokken gemeenten hebben opgepakt.

Bestuurlijke grenzen zijn minder bepalend voor beleid en uitvoering aan het worden. Digitalisering, wonen, werken, verkeer, duurzaamheid; het zijn uitdagingen die verder gaan dan de gemeentegrens. Daarom is het goed dat regionaal verbinding wordt gezocht. De MRDH is een netwerkorganisatie met impact. Het zijn de 23 gemeenten die het moeten doen. En als zij één geluid laten horen is dat een factor van belang in contacten met andere overheden, bedrijven en kennisinstellingen. Samenwerken maakt sterker. Dat is het motto van de MRDH.

Bestuurders, raadsleden en medewerkers in de Metropoolregio stelden de concept-strategische agenda op. De Economic Board Zuid-Holland en de Provincie Zuid-Holland dachten mee en de Waterschappen hebben inbreng gehad. De regionale verbinding die de 23 gemeenten zoeken, gaat dus verder dan de eigen kring. Van overheden, ondernemers en kennisinstellingen. Zie ze als partners. De verbinding is van belang voor de ontwikkeling van dorpen, steden en de regio. Dat besef groeit in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de concept-strategische agenda is er tastbaar resultaat van. Maar de missie is pas geslaagd als de welvaart en het welzijn van de 2,3 miljoen inwoners in onze regio toenemen. Een goede toekomst voor hen. Dat is de motivatie om samen te werken. Samen aan het werk dus!

Namens het algemeen bestuur van de MRDH,

Charlie Aptroot

Concept

Inhoud

5 Inleiding

9 Vernieuwen Economie
10 Stimuleren van innovatie en economische groei
12 Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt
14 Goede digitale connectiviteit

15 Versterken Stad en Omgeving
17 Ruimte om te werken
18 Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor
19 Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties

20 Verbeteren Bereikbaarheid
22 Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
24 Verbetering kwaliteit en efficiency OV
25 Betrouwbaar op weg
27 Versnellen van innovatie in mobiliteit
28 Verhogen verkeersveiligheid

29 Veranderen Energie
30 Minder CO_2-uitstoot bij verkeer
31 Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

33 Samen aan het werk!

Inleiding

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is met de havenindustrie, de glastuinbouw, de hightech-, de cybersecurity sector en als (internationaal) bestuurlijk centrum belangrijk voor de Nederlandse economie.

Laat getallen spreken en je ziet de impact van de regio: de metropoolregio bestaat uit 23 gemeenten, waarvan meerdere (middel)grote steden. Er wonen 2,3 miljoen inwoners op 990 vierkante kilometer. En mede dankzij de 1,2 miljoen banen is de regio goed voor een bruto regionaal product van 103 miljard euro. De metropoolregio is ook een mooi gebied. Met historische dorpen, dynamische steden en veel groen, strand en water. Contrasten en culturen, die steeds meer met elkaar verbonden raken. Van Ridderkerk tot Rijswijk en van Wassenaar tot Westvoorne. Om ook toekomstige generaties een plek te bieden waar welvaart en welzijn samengaan is actie nodig.

De economische kracht van landen is steeds sterker afhankelijk van het succes van stedelijke regio's. Innovatie, duurzaamheid, werk voor bestaande en toekomstige inwoners. Stedelijke regio's zijn het centrum van deze ontwikkeling. Dit is een wereldwijde trend. Samenwerking binnen stedelijke regio's is hierbij essentieel. Concurrentie vindt steeds minder plaats tussen steden binnen landen, maar op internationale schaal tussen metropoolregio's. Dit geldt zeker voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag: op wereldniveau bescheiden in omvang, maar in gezamenlijkheid wél een van de meest complete regio's ter wereld.

> De MRDH is ontstaan vanuit de behoefte aan samenwerking. Een forum voor strategieontwikkeling, onderlinge afstemming en belangenbehartiging. Een motor voor het verbeteren van de bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat. Dat is wat de MRDH wil zijn. Die verbinding van dorpen en steden binnen de metropoolregio kan zorgen voor economische vernieuwing en behoud van waar we zuinig op moeten zijn: de waardevolle landschappen.

De uitgangspositie voor onze regio is goed, maar laten we niet stil zitten. Het aantal inwoners van onze regio stijgt en de verstedelijking neemt een vlucht. De economie groeit, maar minder snel dan je zou hopen. De gemiddelde jaarlijkse economische groei van de regio in de periode 2014-2017 ligt met 2,2% rond het gemiddelde van de Europese grootstedelijke regio's. De gemiddelde jaarlijkse groei van de werkgelegenheid in de regio behoort met 1,1% over de jaren 2014-2017 tot de achterhoede van Europese grootstedelijke regio's. Hoewel de economie herstelt, ijlt het herstel van de arbeidsmarkt na. De werkloosheid daalt sinds 2014 gestaag. In 2017 kende de regio een werkloosheidspercentage van 6,3%. Dat is nog aan de hoge kant ten opzichte van andere Europese stedelijke regio's. Het verschil tussen de werkloosheid in Nederland (4,9%) en de regio neemt wel af.

Concept

Tegelijkertijd verandert de wereld om ons heen razendsnel. Globalisering, de digitale revolutie en de schaarste aan fossiele brandstoffen raken iedereen, maar onze regio in het bijzonder. Dit heeft alles te maken met de economische sectoren die de metropoolregio groot hebben gemaakt. Het is tijd voor verandering, voor vernieuwing. Met partners als de Economic Board Zuid-Holland (EBZ) en Innovation Quarter (IQ) willen we de kansen die de nieuwe tijd ons biedt benutten.

We hebben sterke troeven in handen met maritieme industrie in en rond Rotterdam en de Greenport West Holland. Het zijn mainports op maritiem- en tuinbouwgebied. Den Haag is een spil in de binnen- en buitenlandse politiek en staat dankzij de vele internationale, juridische instellingen over de hele wereld bekend als internationale stad van vrede, recht en veiligheid.

Ook met de kennistechnologie in de regio hebben we goud in handen. Denk aan de TU Delft, TNO, de Erasmus Universiteit, de Leidse Universiteit of de Wageningen Universiteit in Langsingerland. De Life Sciences Hub West Holland is leidend in Nederland. Het zijn stuk voor stuk instellingen die academische kennis hebben die de regio, ons land en zelfs de wereld verder helpen bij maatschappelijke vraagstukken als mobiliteit, gezondheid en duurzaamheid.

Waar je ook woont of werkt in de metropoolregio, water en groen zijn altijd nabij. Het kustgebied en de landschappen van Midden-Delfland, Voorne Putten en Duin, Horst en Weide zijn van onschatbare waarde. Stad en landelijk gebied kunnen niet zonder elkaar. Sterker, dankzij elkaar kunnen ze beide bloeien. Maar dan moeten we wel aan bepaalde voorwaarden voldoen, de belofte inlossen die onze metropoolregio biedt. Een goede toekomst komt je niet aanwaaien. Daar moet je dingen voor doen.

Hoe zorgen we ervoor dat er genoeg en passend werk is voor de mensen die hier, nu en in de toekomst, wonen? Hoe houden we de regio aantrekkelijk? Waar gaan we woningen bouwen, waar kantoren, waar komt de nieuwe industrie? Waar vooral niet? Hoe houden we onze metropoolregio bereikbaar? Hoe zorgen we voor een schone leefomgeving en een gezond klimaat? Met de Roadmap Next Economy, de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en het Regionaal Investeringsprogramma hebben de 23 betrokken gemeenten de meeste antwoorden al geformuleerd. We beginnen dus niet op nul. Het komt in deze strategische agenda vooral aan op samen doorpakken.

De Strategische Agenda staat niet op zichzelf...

De activiteiten en investeringen om de ambities te realiseren worden in het verkeers- en vervoersplan, de investeringsagenda en de begroting opgenomen en zo veel mogelijk voorzien van concrete doelen.

Strategische Agenda

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB)
Roadmap Next Economy (RNE)
Investeringsprogramma (IP)

Begroting

Concept

De gewenste verbondenheid zie je op allerlei manieren terug. Denk aan de randstadrail tussen Den Haag, Pijnacker-Nootdorp en Rotterdam. Of aan de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. De rijkswegen A4, A12, A13, A15, A16 en A24 zorgen voor nieuwe aansluitingen. De koppeling van warmtenetten, werklocaties en groene gebieden, de verstedelijkingsalliantie of de samenwerking tussen de Leidse, Delftse en Rotterdamse universiteit en regionale campussen en fieldlabs: de MRDH brengt instellingen, bedrijven, en dus mensen, dichter bij elkaar.

Samenwerking is een investering in tijd en in middelen. Overheidsgeld is schaars en lang niet al het geld is inzetbaar voor nieuwe impulsen. Jaarlijks besteedt de MRDH ruim 80% van het budget aan de exploitatie, beheer en onderhoud van bestaande OV-infrastructuur. Dit is noodzakelijk om de kwaliteit van het OV op niveau te houden maar daardoor zijn de financiële middelen om te investeren beperkt. We moeten dus slimme keuzes maken en op zoek gaan naar nieuwe geldbronnen. Daarin moeten we samen optrekken naar bestaande en nieuwe partners.

Samen sterker

De MRDH zet in op intensievere publiek-publieke samenwerking. Het rapport ‘Metropolitan review Rotterdam The Hague (2016)’ van de OESO geeft aan dat het de juiste koers is. Mensen en bedrijven trekken zich niets aan van gemeentelijke grenzen. Benut dat. Kijken naar de regio als geheel geeft een completer beeld van de mogelijkheden en brengt nieuwe kansen. Neem je nog wat meer afstand dan worden de verbindingen met de rest van Nederland beter zichtbaar. Met dat overzicht kun je gefundeerde keuzes maken. Ook wat betreft de samenwerking. Waar liggen nog kansen? Samenwerken aan de ruimtelijk economische ontwikkeling met Dordrecht, Leiden, de provincie Zuid-Holland en de regio’s Amsterdam, Utrecht en Eindhoven bijvoorbeeld.

Economie en bereikbaarheid: pijlers onder de samenwerking

De focus in de MRDH-samenwerking ligt op de kerntaken ‘economisch vestigingsklimaat’ en ‘bereikbaarheid’. De 23 gemeenten vinden elkaar op grote maatschappelijke opgaven, zoals de energietransitie en de verstedelijking. Want die kun je niet los zien van bereikbaarheid en verkeer & vervoer.

Het economisch vestigingsklimaat verandert door invloeden van binnenuit en van buitenaf. Het is zaak om de regie te pakken op het versterken van de economie. Hoe kom je van nieuwe kennis tot nieuwe producten? Hoe stimuleer je werkgelegenheid zodat ervaren werknemers en jong talent mee kunnen komen? Hoe bezorgen we ondernemers een goede uitgangspositie? Innovatie in het mkb vraagt bijvoorbeeld aandacht. Hoe geven we duurzaamheid een plek in de economie van de toekomst?

Wat betreft het verbeteren van bereikbaarheid heeft de MRDH een unieke positie als vervoersautoriteit. De MRDH gaat over het toekennen van de regionale OV-concessies en het doen van investeringen in de infrastructuur. De investeringen in bereikbaarheid van de regio bepalen de 23 gemeenten gezamenlijk. Hierin maakt de MRDH keuzes. In de stedelijke gebieden wordt met name ingezet op hoogwaardige OV- en betere fietsverbindingen. Zo wordt de schaarse stedelijke ruimte zo efficiënt mogelijk benut en blijven buurten en binnensteden aantrekkelijk. In de minder dichtbevolkte delen van de regio is een groot OV-aanbod niet altijd de beste oplossing. De fiets en

een goede bereikbaarheid voor autoverkeer vragen daar extra aandacht. Maar ook maatwerkvervoer kan uitkomst bieden.

Vier ambities

De lat ligt hoog. We moeten nu stappen zetten om concreet resultaat te boeken. Van beleid uitdenken naar dingen doen. Die beweging moeten we maken. Lopende acties bundelen en waar nodig nóg meer in actie komen. Daar is de strategische agenda voor in het leven geroepen. Vernieuwen van de economie, het verbeteren van de bereikbaarheid en in het kielzog daarvan het versterken van stad en omgeving en het veranderen van energie. Deze ambities hebben ieder een eigen dynamiek en doen een beroep op de verschillende rollen die de MRDH kan aannemen. Dat kan zijn die van vervoersautoriteit, maar bij het veranderen van energie bijvoorbeeld, wordt samenwerking tussen gemeenten gefaciliteerd. Evengoed kan de MRDH regie pakken, zoals gebeurde bij het opstellen van de visie op werklocaties. Kortom, de inbreng is veelzijdig, actief en gericht op het bevorderen van welvaart en welzijn van de inwoners.

De volgende hoofdstukken geven inzicht in de gestelde ambities. Waarom de keuze voor deze vier? Welke doelen willen we ermee bereiken? En welke aanpak kiezen we daarbij? ‘Wij’, 23 gemeenten met geloof in eigen kunnen en in de kracht van regionale samenwerking in de metropoolregio Rotterdam Den Haag, hebben geen tijd te verliezen. Samen aan het werk dus!

Ambitie
Vernieuwen Economie

Vernieuwen van de economie is geen doel op zich. Meer welvaart en welzijn voor de mensen die hier wonen en werken, daar gaat het om. Doen waar je goed in bent en dat vervolgens nóg beter doen.

Dat vraagt om een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven met ruimte om te innoveren en de beschikbaarheid van voldoende en goed opgeleid talent. De maritieme industrie in de Rotterdamse regio, de glastuinbouw in het westelijk- en oostelijk deel van de metropoolregio, de hightech in Delft, de maakindustrie, het life sciences en health cluster, de groene landschappen en de kust als toeristisch en recreatief gebied, de cybersecurity en internationaal juridische organisaties in de Haagse regio: het zijn sterke troeven. Om dit in de toekomst ook zo te houden, is het belangrijk om te investeren. We zullen het voortouw moeten nemen in digitalisering, duurzaamheid en circulariteit.

Fieldlabs zijn aanjagers van innovatie. Verschillende partijen en disciplines werken samen aan onderzoek en bedenken slimme economische oplossingen. Het zijn experimentele plekken die bruisen van de energie, creativiteit en techniek.

Concept

In 2016 is de ‘Roadmap Next Economy’ (RNE) opgesteld. Dit is een langetermijnvisie op een duurzame en concurrerende economie in de metropoolregio. Hierin zijn ambities geformuleerd, zoals het stoppen van CO_2-uitstoot, hergebruiken van afval, permanent leren en een maatschappij waar iedereen aan deel kan nemen. Ambities die herkenbaar zijn in de strategische agenda.

De weg naar de nieuwe economie

De Roadmap Next Economy (RNE) is de economische toekomstvisie van bedrijven, kennisinstellingen en overheden in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. In die toekomst combineren ondernemingen economisch succes met maatschappelijke impact. Creatie, productie en consumptie van goederen en diensten vinden plaats door samenwerking. Het gebruik van middelen, producten en diensten is belangrijker dan bezit. Bedrijven testen en ontwikkelen samen met kennisinstellingen innovaties gebaseerd op nieuwe technologieën. Er heerst een ondernemende cultuur, waarin start ups en scale-ups snel groeien. Het investeringsklimaat is goed en er is sprake van een ondernemende overheid die innovaties stimuleert.

Doel

Stimuleren van innovatie en economische groei

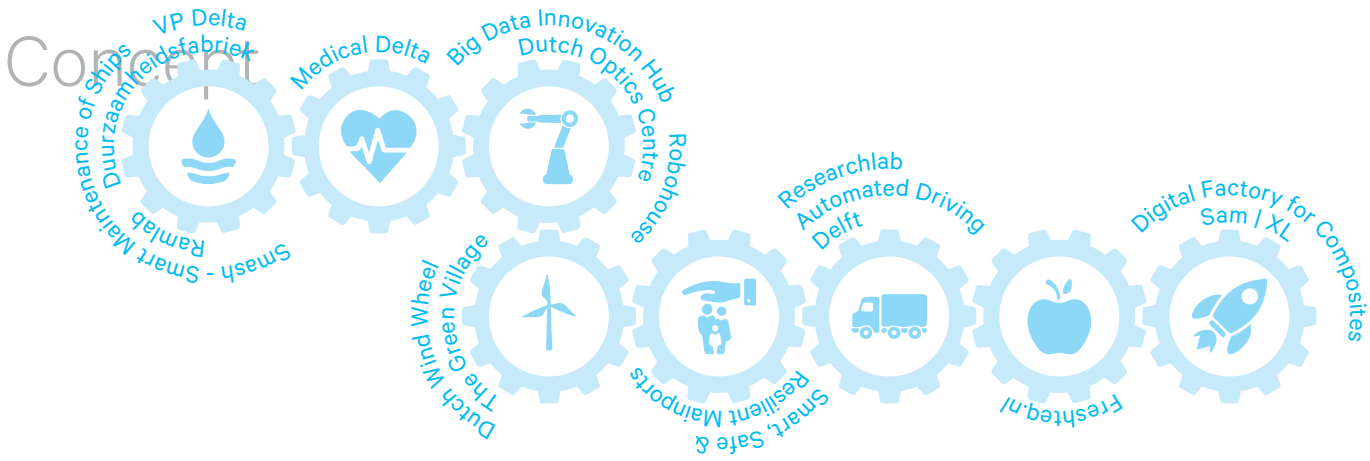
Digitalisering en automatisering versterken de concurrentiekracht van bedrijven en zorgen voor een toename van werkgelegenheid op alle niveaus. Het vraagt om specifieke kennis van nieuwe technologieën, nieuwe klanten en nieuwe markten. Dit is kennis die de gemiddelde mkb’er niet allemaal zelf in huis heeft, maar in toenemende mate samen met andere partijen wordt ontwikkeld.

De maakindustrie en de logistiek jagen onze economie aan. Ook de dienstensector levert veel banen. Juist in combinatie zijn ze krachtig. In de nieuwe economie is het niet langer voldoende om uitsluitend nieuwe producten te leveren. Het is ook zaak om bijbehorende ondersteunende dienstverlening te ontwikkelen. Goede voorbeelden van de ontwikkeling van diensten voor deze nieuwe economie zijn te vinden in het Security cluster in Den Haag en in het maritieme cluster van Rotterdam Maritime Capital of Europe.

Fieldlabs

De MRDH heeft, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO, de afgelopen jaren geïnvesteerd in fieldlabs. Dit zijn praktijkomgevingen waar ondernemers en kennisinstellingen samenwerken aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D-printing.

De ervaringen zijn zeer positief. Dat smaakt naar meer. Via regionale innovatieprogramma’s worden ondernemers gestimuleerd gebruik te maken van de mogelijkheden die Fieldlabs te bieden hebben.



Binnen deze innovatieprogramma's ontwikkelen bedrijven samen met Fieldlabs producten en diensten die een bijdrage leveren aan vier maatschappelijke opgaven:

- Slimme maakindustrie: hoe behouden we werkgelegenheid in deze sector op alle niveaus?
- Energie & Klimaat: hoe zorgen we voor duurzame energieopwekking en transformeren we de fossiele energiesector?
- Zorg: hoe dragen technologische innovaties bij aan een toekomstbestendig zorgsysteem?
- Voedsel: hoe benutten we het tuinbouw- en foodcluster optimaal om de wereld duurzaam van voedsel te voorzien?

InnovationQuarter

InnovationQuarter (IQ) is de regionale ontwikkelingsmaatschappij voor Zuid-Holland en een belangrijke samenwerkingspartner van de MRDH. Samen met de Rijksoverheid, de provincie, grote steden in Zuid-Holland, de universiteiten en de universitair medische centra werken IQ en de MRDH aan het versterken van de economische structuur van de regio. IQ wil de economie duurzaam versterken, het innovatief vermogen van Zuid-Holland ontsluiten en de transitie naar de next economy versnellen. Ondernemers zijn daarbij de belangrijkste doelgroep. Zij investeren en creëren banen. Maatschappelijke vraagstukken op het gebied van voeding, klimaat, gezondheid, veiligheid en energie hebben baat bij innovatieve ondernemers die kunnen en willen investeren in vernieuwing. InnovationQuarter ondersteunt hen daarbij.

Ondersteuning voor startende en groeiende bedrijven

Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Dat kan door het aanbieden van goede inhoudelijke programma's om ondernemerschapsvaardigheden te ontwikkelen, voldoende financieringsopties om een volgende fase in groei te bereiken en door het verbinden van startups met de test- en ontwikkelmogelijkheden die bijvoorbeeld Fieldlabs te bieden hebben.

Concept

Beschikbaarheid van aantrekkelijke (productie)locaties kunnen de doorslag geven voor een bedrijf om zich blijvend in de regio te vestigen. Er zijn verschillende organisaties in de regio die deze ondersteuning bieden en waar de MRDH haar medewerking aan verleent. De samenwerkende gemeenten binnen de MRDH kunnen bovendien een steentje bijdragen door het mogelijk maken van praktijktesten, bijvoorbeeld op het terrein van klimaatadaptatie of voorspelbaar onderhoud van bruggen en wegen. Vanuit daar ontstaan ook mogelijkheden om als eerste klant te fungeren.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Bedrijfsleven stimuleren gebruik te maken van de regionale innovatieprogramma's, die in samenwerking met de Fieldlabs worden ontwikkeld. De eerste twee innovatieprogramma's zijn inmiddels gestart.
- Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.
- Realiseren van voldoende en aantrekkelijke (productie)locaties voor startende en groeiende bedrijven. De regionale afspraken in de Strategie Werklocaties dragen daar aan bij.

Doel

Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

In een economisch aantrekkelijke regio is genoeg goed opgeleid personeel te vinden. De arbeidsmarkt in de metropoolregio Rotterdam Den Haag staat hierin voor grote uitdagingen. Zo kent de regio aan de ene kant een grote vraag naar werknemers met vaardigheden en kennis die niet te vinden zijn. Daarnaast staan er nog te veel mensen aan de kant die graag aan de slag willen, maar de juiste kennis en vaardigheden missen.

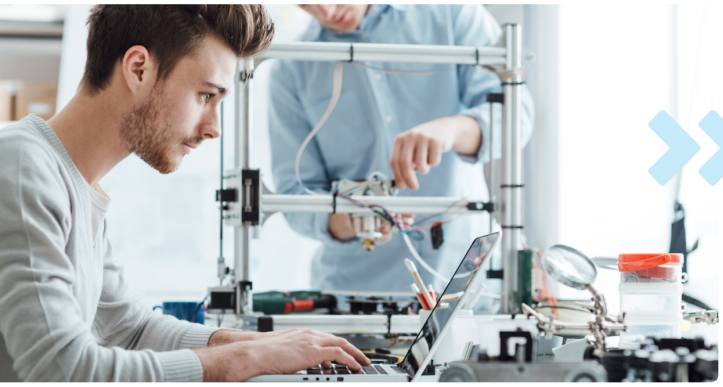
Voor Zuid-Holland is het totale onbenutte arbeidspotentieel circa 17,5 procent van de beroepsbevolking, wat neerkomt op ongeveer 315.000 personen. Tegelijkertijd zijn in economische sectoren als industrie, handel vervoer & opslag en informatie & communicatie de tekorten aan personeel sinds 2016 verdriedubbeld. Circa 18 procent van de ondernemers in deze sectoren ervaart het tekort aan werknemers als belemmerend voor de productiviteit[1].

Ook inhoudelijk sluiten de opleidingen die jongeren volgen niet altijd aan op de toekomstige vraag die werkgevers hebben. Digitalisering en automatisering hebben een grote impact op de werkgelegenheid. Bestaande banen veranderen en nieuwe banen ontstaan. Dit vormt een uitdaging voor het zittend personeel binnen het regionale bedrijfsleven. Het oplossen hiervan is een gedeelde verantwoordelijkheid van kennis- en onderwijsinstellingen, bedrijven en overheden. De Economic Board Zuid-Holland werkt daarom aan een regiobrede Human Capital Agenda. Hierin worden ook lokale en regionale initiatieven bij elkaar gebracht. De MRDH ondersteunt deze agenda, onder andere door versterking van regionale campussen. Dit is een manier om de aanwas van talent te bevorderen en om- en bijscholing van zittend personeel mogelijk te maken.

[1] Bron: Human Capital in Zuid-Holland, Arbeidsmarktanalyse en doelstellingen voor een agenda, Birch, 15 oktober 2018

Aanjagen economische groei en werkgelegenheid in Zuid-Holland

De Economic Board Zuid-Holland (EBZ) brengt bedrijven, economische clusters, kennisinstellingen, beroepsonderwijs, lokale- en regionale overheden samen en bundelt zo kennis, netwerken en bestuurskracht. De gezamenlijke ambitie is economische groei en werkgelegenheid in Zuid-Holland aan te jagen. De EBZ focust daarbij op initiatieven binnen de speerpunten Haven in transitie, Feeding & greening megacities, Life Sciences & Health, Cybersecurity en Smart industry. Leden van de EBZ zijn CEOs van beeldbepalende bedrijven uit de regio, voorzitters van de raden van bestuur van de belangrijkste kennis- en onderwijsinstellingen en bestuurders van gemeenten en provincie. MRDH is publieke partner in de EBZ.



De MRDH werkt samen met InnovationQuarter (IQ) aan het opzetten van een regionaal campusnetwerk. Dit zijn niet de universiteitsterreinen waar studenten en docenten wonen en leren, maar plekken waar onderwijs en bedrijven samenkomen rond een bepaald thema. Energietransitie in de tuinbouw of digitalisering in de maritieme sector zijn hier voorbeelden van.

Campussen brengen talent en sectoren samen

Naast de universitaire campussen in Delft, Den Haag, Leiden en Rotterdam zijn er in de regio meerdere campussen die hoofdzakelijk gericht zijn op mbo- en hbo-niveau en georganiseerd rondom specifieke sectoren. 74% van studenten in de provincie Zuid-Holland volgt een mbo- of hbo-opleiding. De regionale campussen zijn ideale plekken voor jong talent om zich verder te ontwikkelen én broedplaatsen voor productontwikkeling en ondernemerschap.

Deze samenwerking zorgt ervoor dat sectoren die minder bekend zijn bij jongeren beter in beeld komen. Denk aan de glastuinbouw en de voedingsmiddelentechnologie. Bedrijven en sectoren waarin sterke groei in de werkgelegenheid wordt verwacht, ontmoeten hier de mensen die deze groei mogelijk maken.

Kennis blijft actueel en op hoog niveau

Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijsprogramma's. Ontwikkelingen rondom bijvoorbeeld digitalisering en de energietransitie vinden via deze interactie hun weg van het bedrijfsleven naar de kennisinstellingen en vice versa. Dat is een win-win situatie. Studenten gaan zo met meer praktische kennis en vaardigheden aan de slag in het regionale bedrijfsleven, waar vervolgens ook het zittend personeel van profiteert. Als bedrijfsleven en kennisinstellingen nog meer verbinding zoeken zal dat de impact van campussen vergroten.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

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

Doel

Goede digitale connectiviteit

Goede digitale connectiviteit is een belangrijke economische vestigingsvoorwaarde. Onze regio scoort hier tot nu toe goed op in vergelijking met andere Europese regio's: 98% van de adressen in Zuid-Holland beschikt over 'snel internet'. Deze positie willen we behouden en verbeteren. Daarom werken we aan de digitale bereikbaarheid van onze regio.

Investeringen in vaste breedbandverbindingen en mobiele netwerken zijn noodzakelijk om de digitale bereikbaarheid op peil te houden. Als metropoolregio zorgen we dat we aantrekkelijk zijn voor private partijen om te investeren in glasvezelnetwerken en draadloze 5G-verbindingen. Samenwerking tussen gemeenten helpt daarbij, onder andere door de ontwikkeling van gezamenlijk beleid voor plaatsing van antennes en de lobby voor de metropoolregio als vestigingsplaats voor datacenters.

Met 5G breekt een nieuw tijdperk aan

Wat hebben zelfrijdende voertuigen, smart shipping en drones met elkaar die gemeen? Ze zijn allemaal afhankelijk van betrouwbare en snelle mobiele telecommunicatie. Continue software updates houden de apparaten veilig. Ook is er voortdurend interactie met elkaar en met relevante infrastructuur om goed te kunnen functioneren. 5G gaat hier een essentiële rol in spelen.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Vormen van een kennisnetwerk van gemeenten die werken aan de digitale bereikbaarheid van de regio.
- Bijdragen aan het realiseren van praktijkproeven met 5G in de regio, zoals Living Lab Scheveningen en het 5G Fieldlab Zuid-Holland op The Green Village bij de TU Delft.

Ambitie
Versterken Stad en Omgeving

‘Groei van de stad’ is een wereldwijde trend die al decennia aan de gang is. Het is het gevolg van een veranderende economie, waarin nabijheid van andere mensen en bedrijven grote waarde heeft. De metropoolregio groeit tot 2030 met ongeveer 400.000 inwoners. Het leeuwendeel van de nieuwe inwoners zal gaan wonen en werken in de steden. Om hen te huisvesten, zijn er in de MRDH alleen al ongeveer 170.000 extra woningen nodig. De groei heeft effect op mobiliteit en op de vraag naar werk en ruimte voor werklocaties en voorzieningen. Nú al is ruimte schaars, staat bereikbaarheid onder druk en vraagt het klimaat om een duurzamere economie. En dat terwijl investeringsruimte van de overheid beperkt is. Hoe gaat dat dan de komende decennia?

De metropoolregio wil meer (internationale) bedrijven aantrekken. Dit zorgt de komende jaren voor een groei van bijna een half miljoen inwoners. Op veel plekken worden nieuwe huizen gebouwd en oude wijken herontwikkeld.

Concept

De manier waarop we verstedelijken is bepalend voor ruimtelijke groei. Slim inrichten en verdichting in combinatie met het meervoudig gebruiken van ruimte én het benutten van OV dat dichtbij is vormt de kapstok. Elk deel van de metropoolregio heeft z'n specifieke signatuur. Grote delen van de regio, zoals de kustgebieden, Duin Horst en Weide, Voorne-Putten en Midden-Delfland zijn niet hoogstedelijk, maar juist groen van karakter. Dit willen we zo houden. Het is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven en talent en draagt zo bij aan de economische aantrekkelijkheid van de regio. Ook wordt er voedsel geproduceerd voor de inwoners van de regio en daarbuiten. Daarnaast dragen onze 'groene longen' bij aan de leefbaarheid van onze regio en bieden ze de hoognodige ruimte voor rust en recreatie voor alle inwoners van de metropoolregio. Goed maatwerk-OV is hier beschikbaar. Auto en fiets spelen een sleutelrol in de bereikbaarheid.

Drie bedrijventerreinen in Ridderkerk en Barendrecht bundelden hun krachten onder de naam Dutch Fresh Port. In dit gebied is 71 procent van de top 50 agro-vers-food-logistiekbedrijven van Nederland gevestigd. Samen behalen zij 25 procent van de omzet in deze sector.

In het grootste deel van het stedelijk gebied liggen goede OV-lijnen. Deze gaan een steeds belangrijkere rol spelen. Verbinding met andere vervoersmogelijkheden is bepalend voor succes. Het gebruik van veel OV-lijnen groeit sneller dan verwacht. Een goede zaak. Dit vraagt wel om gerichte investeringen om deze groei te kunnen opvangen. Voor de bouw van woningen en werklocaties in die gebieden betekent OV in de nabijheid meerwaarde. Het OV is dus ook een katalysator voor het bouwen op plekken waar de infrastructuur al ligt.

Boeren in Midden-Delfland geven vanuit het principe Kringlooplandbouw al 10 jaar vorm aan het beheer van de omgeving. De reststromen van de ene keten vormen daarbij de grondstoffen voor een andere keten.

Foto: Natuurmonumenten Rob Doolaard

Concept

In het hoogstedelijke deel van de metropoolregio is de vraag naar nieuwe woningen het grootst. Samenhang in de aanpak van woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties is een must. Meer nieuwe inwoners betekent dat er nieuwe woningen nodig zijn – het overgrote deel in stedelijk gebied, en in beperkte mate in de rest van de regio. De behoefte aan banen neemt ook toe. Dit vraagt om nieuwe werklocaties, zoals Nieuw-Reijerwaard in Barendrecht en Ridderkerk. Maar ook moeten er slimme combinaties komen van wonen en werken, zoals op de Schieoevers in Delft, in het Rotterdam Makers District en het Central Innovation District in Den Haag. Ook het OV moet innovatieve oplossingen bedenken om de groei aan te kunnen.

Doel

Ruimte om te werken

De voorziene groei vraagt niet alleen om méér ruimte voor bedrijven, werknemers, openbaar vervoer, wegen en fietspaden. Het gaat ook om de kwaliteit van de ruimte. Kwalitatief hoogstaande werklocaties zijn een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. Er zijn momenteel nog teveel locaties die te wensen overlaten. Dat moet anders.

Het juiste bedrijf op de juiste plek

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

In zowel steden als in omliggende dorpen verkennen we voortdurend de toekomstbestendigheid van detailhandel, bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Zo houden we goed overzicht op vraag en aanbod van werklocaties. Het zorgt er ook voor dat we scherpe adviezen uitbrengen en versnippering tegengaan.

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

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

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

Concept

Doel

Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor

De noodzaak om vooral stedelijk te bouwen betekent juist dat je de omliggende regio groen en bereikbaar moet houden. De landschappen zijn de ‘longen van de stad’ met economische waarde. Ze bieden ruimte voor recreatie en groen wonen. Dat draagt bij aan het (internationale) vestigingsklimaat van onze regio en trekt bezoekers, werknemers én bedrijven. Het dienstenclusters Recreatie en Toerisme is (in de periode 2005 tot 2017) één van de grootste aanjagers van de werkgelegenheidsgroei in Zuid-Holland met een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,2%.

Het natuurlandschap in de metropoolregio vormt ‘groene longen’ met economische waarde.

Recreatie en toerisme zorgen voor werkgelegenheid en zijn een goede inkomstenbron voor het bedrijfsleven.

Netwerk voor vrijetijdseconomie en toerisme

Onze regio heeft veel te bieden: mooie, grote binnensteden, talloze historische dorps- en stadskernen, afwisselende polderlandschappen en kilometers duin, strand en zee. De kunst is om meer bezoekers daarvan te laten genieten en tegelijkertijd de rust en ruimte te behouden. Bereikbaarheid is belangrijk, net als bekendheid van de gebieden.

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

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

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

Doel

Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties

De grootste vraag naar nieuwe woningen ligt in het stedelijke gebied van de regio. Vanuit die behoefte hebben acht gemeenten rondom de spoorlijn Leiden – Dordrecht, zich georganiseerd in de Verstedelijkingsalliantie. Zij richten zich specifiek op dertien beeldbepalende, binnenstedelijke woningbouwlocaties nabij Hoogwaardig OV. De focus ligt hierbij op de wisselwerking tussen wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid. Hoe verhouden deze zich tot elkaar in de plannen? En hoe kunnen ze elkaar versterken? De gemeenten Zoetermeer, Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp hebben zich vergelijkbaar georganiseerd in de Alliantie Middengebied. In beide allianties heeft de MRDH een ondersteunde rol. Deze nieuwe, integrale manier van ontwikkelen is ook wat het Rijk beoogt, onder meer in de opzet van het nieuwe Mobiliteitsfonds.

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

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

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

Ambitie
Verbeteren Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is essentieel voor het benutten van de potentie van de metropoolregio. Het versterkt de agglomeratiekracht. De uitdaging is om te werken aan bereikbaarheid zonder de leefbaarheid negatief te beïnvloeden. Deze ambitie is in 2016 ook uitgewerkt in de bestuurlijk vastgestelde Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB). De UAB sluit naadloos aan op deze strategische agenda. Het uitvoeringsprogramma wordt nu gerealiseerd.

In het OV liggen kansen
om de frequentie en het aantal
verbindingen te verhogen.

Concept

De vervoersbedrijven concluderen: het net raakt overvol. Als we niets doen lopen de mensen die hier wonen en werken vast. Dat mogen we niet laten gebeuren.

Lijn	Traject	Groei op drukste punt, 2014-2017
HTM T1	Centrum	8,8%
HTM T2, 3, 4, 6	Tramtunnel Grote Marktstraat	12,4%
HTM T9	Den Haag Centraal	7,1%
RET ABC	Oostplein	4,1%
RET DE	Wilhelminaplein	6,0%
RET E	Blijdorp	36,7%

Knooppunten bus, tram, metro regio Rotterdam	Maart 2017-2018
Zuidplein, Alexander, Schiedam, Blaak, Kralingse Zoom	+10%

Met de auto zijn de belangrijkste economische toplocaties in de metropoolregio vanuit een groot deel van de Randstad bereikbaar binnen 45 minuten. Reizigers in het openbaar vervoer (OV) en fietsers hebben meer tijd nodig. Het verschil tussen de manieren van reizen is groot. Te groot. Tenzij er iets gebeurt.

Vervoer	Gemiddeld aantal inwoners dat de economische toplocaties binnen 45 minuten kan bereiken
Fiets	902.000
OV	1.007.000
Auto	4.290.000

Om meer inwoners binnen 45 minuten toplocaties en banen te laten bereiken, moet het OV belangrijker worden. Uiteraard in samenhang met de ontwikkeling van woningbouw en nieuwe en bestaande werklocaties (zie: Versterken Stad en Omgeving). De fiets speelt daarin ook een steeds grotere rol. Gebruik van de fiets in combinatie met het OV verdubbelt de bereikbaarheid tussen wonen en werk in 45 minuten. Bij gebruik van de elektrische fiets kan de bereikbaarheid van het aantal banen met 40% toenemen. Voor automobilisten is de voorspelbaarheid van de reistijd een aandachtspunt.

De groei van het gebruik van het OV, tussen 2010 en 2017 gemiddeld 3% per jaar, overstijgt alle verwachtingen. Dat is een positieve ontwikkeling, maar de huidige capaciteit van het openbaar vervoer is op termijn niet toereikend. Het maakt het noodzakelijk de toekomstige groei versneld in goede banen te leiden.

De mobiliteitstransitie waar we middenin zitten, moet leiden tot de vereiste CO_2-reductie van 30% en verbetering van de leefbaarheid en attractiviteit van de regio (zie: Versterken Stad en Omgeving). Optimaal OV en de fiets dragen daaraan bij, net zoals innovaties in techniek. Denk aan automatisch vervoer, het in pelotons laten rijden van vrachtwagens (platooning) en de verschuiving van bezit naar dienstverlening (Mobility as a Service). Deze techniek zal ook leiden tot schonere auto's. Dat is belangrijk omdat OV niet overal een alternatief is en de auto op die plekken een grote rol zal blijven spelen in woon-werkverkeer.

Concept

Met de verkeersveiligheid gaat het niet goed. Het aantal slachtoffers daalt niet meer en er is een toename van eenzijdige ongevallen met fietsers. Er is nieuwe inzet voor veilige infrastructuur nodig, samen met een gecoördineerd handhavingsoffensief en educatie. Naast verbondenheid in de regio en binnen de provincie is ook onze internationale bereikbaarheid van belang. Daarom wordt ingezet op betere directe treinverbindingen met Brussel en Düsseldorf. Voor de nieuwe infrastructuur gaan we in overleg met de G4 en het Rijk op zoek naar nieuwe vormen van financiering.

Het verbeteren van bereikbaarheid gaat niet perse over nieuwe infrastructuur. Het draait vooral om de vraag hoe we met de bestaande infrastructuur versnelling en kwaliteitsverbetering voor elkaar krijgen. In combinatie met het stimuleren van ander mobiliteitsgedrag is hier nog veel mogelijk. Dit geldt zeker voor automobilisten.
De gemeenten zijn aan zet. Het Rijk en andere partners moeten ook hun verantwoordelijkheid pakken. De MRDH faciliteert samenwerkingen en biedt financiële ondersteuning waar het kan.

Doel

Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Stip op de horizon is om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit. Hoe? Door onder meer de snelheid en frequentie van het OV op te schroeven. Ook moet de kwaliteit verbeteren en - waar nodig - de vervoerscapaciteit worden uitgebreid.

Steden zijn steeds meer verbonden

Mensen kunnen niet altijd wonen waar ze werken. Hoe blijven we in de toekomst het verkeer ontsluiten? Blijven samenwerken en innoveren is de sleutel. OESO rekende uit dat 2 tot 3% economische groei haalbaar is. Een goed bereikbare metropoolregio draagt bij aan de welvaart en het welzijn van de 2,3 miljoen mensen die hier wonen en werken.

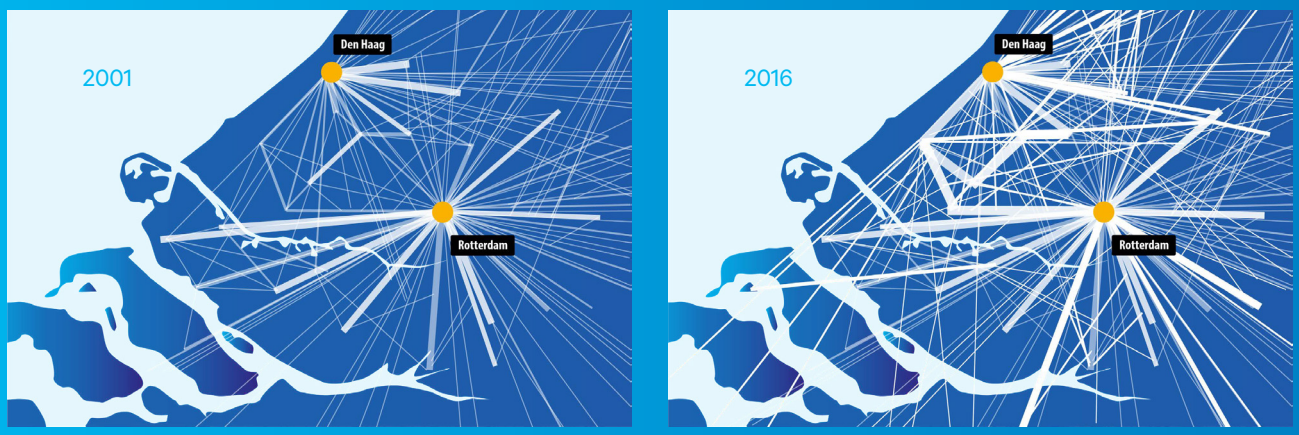


Foto: Territorial Reviews: The Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague, Netherlands 2016.

Concept

Gemak en snelheid dient de mens

Op papier klinkt het eenvoudig: woningen en arbeidsplaatsen zo dicht mogelijk bij elkaar óf te bereiken via Hoogwaardig OV en de fiets. De praktijk is weerbarstiger. Uitbreiding en verbetering van het OV-netwerk is alleen kostenefficiënt mogelijk als werk, wonen, mobiliteit en energie meer in elkaars verlengde liggen.

De kracht van Hoogwaardig OV

Het Rijk en de regio werken samen aan het zogeheten Programma Hoogfrequent Spoor. Hierdoor kunnen in 2024 tussen Leiden en Dordrecht 14 treinen (8 Intercity's en 6 Sprinters) per uur gaan rijden, waar er nu 10 per uur rijden. Het aantal reizigers groeit op deze spoorlijn jaarlijks met 2 tot 3 %. De verwachting is dat de geplande woonprogramma's langs deze spoorlijn én deze hogere frequenties leiden tot de behoefte aan enkele nieuwe stations en op termijn een nog hogere frequentie. Het blijven investeren in infrastructuur, waaronder het volledig viersporig maken van deze lijn, is dan een vereiste om de ontwikkeling van onze steden te ondersteunen.

Daarom vertaalt de MRDH de strategische opgave in concrete maatregelen, zoals een versnellingspakket voor de tramlijnen en de uitbreiding van R-Net.

Mensen willen maximaal 45 minuten naar hun werk reizen. Voor snelle, frequente verbindingen zijn ze bereid om verder te lopen of naar een halte of station te fietsen. We investeren dan ook in de routes naar OV-haltes, fietsinfrastructuur en fietsparkeren.

Ketenmobiliteit betekent dat reizigers tijdens een reis makkelijk de fiets, auto en OV kunnen combineren. Dat is ook noodzakelijk om meer mensen voor het OV te laten kiezen. Daar hebben we een slag in te maken. Niet alleen met transferia, P+R-voorzieningen en fietsparkeren, maar ook via de bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde van de OV-knooppunten. Voor de fiets zijn er nog onbenutte mogelijkheden. De realisatie van attractieve metropolitane fietsroutes biedt bijvoorbeeld volop kansen. Tot slot benutten we daar waar mogelijk het water om mensen naar hun werk te brengen.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Maatregelenpakket maken voor OV, fiets en ketenmobiliteit.
- Realisatie R-Net, inclusief infrastructuur, te beginnen op Voorne-Putten, het Westland en tussen Zoetermeer, Delft/Rodenrijs en de corridor Ridderkerk-Rotterdam.
- Verkenningen uitvoeren naar regionale Schaalsprong Mobiliteit CID/Binckhorst (Den Haag) en naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel.
- Gebiedsuitwerking Zoetermeer concretiseren, inclusief verbetering verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.

Concept

- Vervangen van de laatste oude trams in de regio Den Haag door trams met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.
- Verhoging van de capaciteit van RandstadRail-sporen tussen Den Haag Laan van NOI en Leidschenveen en het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid.
- Realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum en afspraken maken over de realisatie van viersporigheid tussen Schiedam en Delft-Zuid.
- Realisatie van een hoogwaardig en veilig metropolitaan fietsroutenetwerk, te beginnen met zes routes in het gebied tussen Den Haag, Zoetermeer, Rotterdam, Delft, Maassluis en Westland.

Doel

Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Ongeveer 80% van het beschikbare mobiliteitsbudget van de MRDH wordt besteed aan de exploitatie en beheer en onderhoud van het OV. Dat komt neer op zo'n €400 miljoen per jaar. Het is een wettelijke taak van de MRDH om ervoor te zorgen dat bus, tram en metro dagelijks kunnen rijden. Een belangrijke opgave daarbij is om de efficiency van het OV te verhogen. Dat betekent: meer reizigers kunnen vervoeren met hetzelfde aanbod én het beheer en onderhoud efficiënter uitvoeren. Hierdoor dalen de kosten per reiziger en houdt de MRDH middelen over om terug te investeren in nieuw OV. Het verhogen van de snelheid van het OV is hierin belangrijk. Dit leidt tot kortere reistijden, minder inzet van materieel en personeel en uiteindelijk extra reizigers.

Concessies aan vervoersbedrijven

De MRDH is opdrachtgever van het regionale openbaar vervoer in de 23 gemeenten. Hiervoor verleent de MRDH concessies aan vervoersbedrijven met subsidies voor de exploitatie, beheer en onderhoud. Een concessie is het exclusieve recht om onder bepaalde voorwaarden openbaar vervoer uit te voeren in een gebied. De concessies voor tram, RandstadRail en metro zijn verleend aan de HTM en RET. De concessies voor bus zijn verleend aan RET, EBS en HTM. Daarnaast is de concessie voor de Parkshuttle Rivium verleend aan Connexxion.

Onderhoud en innovatie

De MRDH zoekt naar innovatieve manieren van beheer en onderhoud, het reduceren van energieverbruik en het toepassen van nieuwe technieken (zoals automatisch rijden). We willen bovendien vraag en aanbod veel beter op elkaar aan laten sluiten. Voor locaties en tijdstippen waar de vervoersvraag te klein is voor regulier openbaar vervoer zijn we op zoek naar lokale mobiliteitsoplossingen. Ketenvoorzieningen en maatwerkvervoer zijn voor de hand liggende alternatieven. Ook voor het OV op de laatste kilometer wordt gezocht naar oplossingen op maat. Waar het OV juist te druk is, in de ochtendspits in de grote steden bijvoorbeeld, kan een ander OV-tarief leiden tot ander reisgedrag.

Versnellingsprogramma OV

Het versnellingsprogramma van tram en bus in Rotterdam en Den Haag moet zorgen voor kortere reistijden op bestaande tram- en buslijnen. Naast een betere bereikbaarheid en verhoging van efficiency, voorkomt het ook onnodige uitgaven aan materieel.

Tarievenbeleid

Nieuwe tarieven (zoals spits/dal- of groepstarieven) kunnen zorgen voor nieuw reisgedrag. Vraag en aanbod wordt daardoor beter op elkaar afgestemd.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Realiseren van kortere reistijden op tram- en buslijnen in Den Haag en Rotterdam.
- Vernieuwing tarievenbeleid (waaronder tariefdifferentiatie) om reizigers gerichter gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.
- Starten van innovaties door vervoerders op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.

Doel

Betrouwbaar op weg

Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk is voor de metropoolregio noodzakelijk. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Daarnaast moeten de wegen voldoen aan de doorstromings- en betrouwbaarheidseisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.

Dagelijks rijden veel automobilisten van de Voornse gemeenten naar de Randstad voor hun werk. De auto is voor sommigen in de metropoolregio onmisbaar.

Wegwerkzaamheden

Het hoofdwegennet krijgt een forse impuls met de realisatie van enkele grote projecten in de regio (zoals A16 Rotterdam, Blankenburgverbinding en A4 Passage, Poorten en Inprikkers). De betrouwbaarheid van het wegennet krijgt ook de nodige aandacht.

Concept

Reistijdverliezen ontstaan steeds vaker op de aansluitingen van het hoofdwegennet (HWN) met het onderliggend wegennet (OWN), waar betrouwbaarheid onder de maat is.

Door maatregelen te treffen waar nu al knelpunten zijn of waar deze op (korte) termijn worden verwacht, komt er meer samenhang in het wegennetwerk. In de MIRT-studie 'Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag' is onderzocht waar toekomstige knelpunten in het netwerk ontstaan en hoe deze kunnen worden opgelost. Op basis van een aantal aanbevelingen zijn verkenningen opgestart. De opgave voor het wegverkeer op de Brienenoordcorridor wordt onderzocht in de eerder genoemde verkenning oeververbinding regio Rotterdam. De opgaven op Voorne-Putten en in het Westland worden onderzocht in parallelle gebiedsuitwerkingen. Deze verkenningen gaan leiden tot besluitvorming over de uitvoering van maatregelen.

Mobiliteitsfonds: extra geld voor infra

Het kabinet heeft het voornemen om een Mobiliteitsfonds op te zetten. De bekostiging van de noodzakelijke investeringen in infrastructuur is een grote opgave, waarbij de gemeenten, het Rijk en andere partners hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Het huidige, sectorale infrastructuurfonds voldoet niet meer aan de eisen die gesteld worden door de toekomstige grote integrale ontwikkelopgaven. Die constatering wordt breed gedeeld. Niet de modaliteit staat centraal, maar de mobiliteit. Het Mobiliteitsfonds moet hier een oplossing bieden. De MRDH zal, samen met provincie en gemeenten actief meewerken aan de totstandkoming en invulling van dit fonds, waarbij ook actief gezocht wordt naar innovatieve vormen van financiering en bekostiging.

Tot slot zetten we het gezamenlijke innovatieve verkeersmanagement via 'Bereik!' door. De komende jaren is er veel onderhoud aan bruggen, tunnels en wegen en wordt gewerkt aan nieuwe infrastructuur in de regio. Daardoor zal de komende jaren niet alle infrastructuur altijd beschikbaar zijn. Dit zet druk op de bereikbaarheid van de regio: een groeiende mobiliteitsbehoefte, maar minder beschikbare infrastructuur. Door samenwerking tussen wegbeheerders met aandacht voor de afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen en voldoende verkeerskundige maatregelen streven we ernaar de regio zo goed mogelijk bereikbaar te houden.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Verbeteren van de doorstroming op vijf aansluitingen van het HWN-OWN.
- Afronding van de verkenning oeververbinding regio Rotterdam en afspraken maken met het Rijk over het vervolg.
- Afronding van de gebiedsuitwerkingen, Greenportcorridor 3.0 Westland en Voorne-Putten, en afspraken maken met het Rijk over het vervolg.
- Het innovatieve verkeersmanagement via Bereik! wordt doorgezet met gebruik van nieuw instrumentarium, zoals intelligente verkeerslichten en InCar-informatie.

Concept

Doel

Versnellen van innovatie in mobiliteit

Nieuwe technologie betekent veel voor onze toekomstige bereikbaarheid. Innovatie speelt hierin een sleutelrol. Het maakt toekomstige ontwikkelingen en vervoerssystemen efficiënter, rendabeler en duurzamer. Eén invalshoek is het inspelen op technische en organisatorische vernieuwing, zoals automatisch vervoer en de mogelijkheden van big data. Een andere is om vanuit innovatie de potentie van nieuwe mobiliteitsdiensten te herkennen. We gaan vaart maken met mobiliteitsinnovatie. Dat is de enige manier om de tijd vooruit te zijn.

Met de ontwikkeling van automatisch vervoer streeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag naar betere verbindingen voor meer mensen. Na de parkshuttle in Capelle aan den IJssel krijgt ook Den Haag als één van de eerste grote Nederlandse steden medio 2019 een zelfrijdende minibus. Een mijlpaal in de ontwikkeling van automatisch vervoer in de metropoolregio.

Intelligente systemen

Kunstmatige intelligentie, de technologie waarmee machines, software en apparaten zelfstandig problemen oplossen op basis van verkregen data, maakt het mogelijk om bestaande infrastructuur op efficiënter te gebruiken. Een voorbeeld hiervan is een kolonne vrachtwagens die zonder chauffeur de weg op kan (platooning). Of de Parkshuttle op het Rivium in Capelle aan den IJssel. Intelligente verkeerslichten (Talking Traffic) en gerichte reisinformatie zijn ook op de nieuwste technieken gebaseerd. Er is nog veel terrein te winnen. Denk alleen al aan het verzamelen van data over parkeren, snelheden en incidenten; een schat aan informatie, die innovatie in mobiliteit nog meer stimuleert.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Slimmer verkeersysteem “Talking Traffic” realiseren voor auto, fiets, ov, en vrachtverkeer.
- Het stimuleren van Mobility as a Service (MaaS), in combinatie met deelfietsen en deelauto’s.
- Automatisch Vervoer introduceren op meerdere locaties in de regio, zoals de shuttle bij het Haga Ziekenhuis in Den Haag, Leidsenhage in Leidschendam-Voorburg en op de campus van de TU Delft.
- Honderd ‘geplatoonde’ vrachtauto’s per dag laten rijden in 2021.

Concept

Doel

Verhogen verkeersveiligheid

De MRDH-samenwerking streeft naar nul verkeersslachtoffers. Het aantal verkeersslachtoffers neemt echter weer toe. In 2017 zijn in de metropoolregio 51 doden en 4.061 gewonden gevallen. Om dit getal omlaag te brengen is meer nodig dan alleen verkeerseducatie. Fietsers zijn kwetsbaarder dan ooit. En de infrastructuur is niet veilig. We investeren daarom in de infrastructuur waar de risico's het grootst zijn en maken serieus werk van handhaving.

Onderwijs en voorlichting over verkeer zetten we door. Een veilig regionaal fietsnetwerk is ook iets waaraan wordt gewerkt. En verbetering van de handhaving zetten we nadrukkelijk op de agenda van politie, Openbaar Ministerie en de driehoeksoverleggen in de regio.

In de hoogste versnelling

Actieve stimulering van verkeerseducatie in het onderwijs en voorlichting voor kwetsbare doelgroepen zetten we door. Ook werken we de risicogestuurde aanpak van infrastructuur uit, te starten met het regionaal fietsnetwerk. De verbetering van de handhaving zetten we nadrukkelijk op de agenda van politie, Openbaar Ministerie en de driehoeksoverleggen in de regio.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Samen met alle wegbeheerders een verbeterprogramma opstellen voor de belangrijkste 'verkeersonveilige locaties in het wegennet, in lijn met het nationale Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030.
- Verkeershandhaving krijgt structurele aandacht van de politie en andere handhavers.
- De ambities van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" worden gerealiseerd.
- Alle basisscholen doen mee aan het verkeersveiligheid- en verkeerseducatieprogramma School op Seef.

Ambitie
Veranderen Energie

De energietransitie wordt met de dag urgenter. Ook onze regio moet de komende jaren stappen zetten om de CO_2-uitstoot fors te verminderen. In 2017 werd 9% van de vraag naar energie in de metropoolregio duurzaam in de regio opgewekt. Maar het percentage moet fors omhoog als we willen voorzien in de toenemende vraag naar nieuwe, schone energie.

De Rotterdamse haven speelt een sleutelrol in de regionale en ook internationale energievoorziening. Het gebied is in transitie. De nadruk ligt op schone en efficiënte logistiek, circulaire productie en duurzame energie. Zo blijft de haven een centrum van bedrijvigheid en werkgelegenheid.

Onze tuinbouw is koploper in de energietransitie met grote investeringen in geothermie. De Greenport West Holland wil de eerste klimaatneutrale Greenport in Nederland zijn. Hier vinden aansprekende initiatieven plaats. Behalve kassen worden ook woonwijken met aardwarmte verwarmd. Bijvoorbeeld in Pijnacker-Nootdorp, waar 60 hectare glastuinbouw, een zwembad, een school en 470 appartementen duurzaam worden verwarmd met aardwarmte.

In 2025 rijdt ruim de helft van alle bussen emissieloos. In 2030 rijden alle bussen zonder uitstoot.

Concept

Nieuwe woningen en kantoren worden niet meer aangesloten op het aardgas. De grote opgave voor de regio is om bestaande gebouwen een alternatief te bieden voor het Groningse aardgas. Dat alternatief moet betaalbaar, betrouwbaar, schoon en veilig zijn. Er wordt in de metropoolregio op verschillende plekken gekeken naar hoe dit in woonwijken ingevuld kan worden. De wijk Palenstein in Zoetermeer en de wijk Holy in Vlaardingen zijn hier voorbeelden van.

Windenergie, zonne-energie, brandstofcellen en transportleidingen zijn bolwerken van innovatie, hightech-apparatuur en technisch vernuft. Wie gaat die transitie in goede banen leiden? We moeten ervoor waken dat er genoeg gekwalificeerde vakmensen zijn en blijven. Daarom investeert de metropoolregio in fieldlabs en campussen die daar aan meehelpen.

Twee doelen helpen mee om de komende jaren de verandering van een fossiele regio naar een duurzame regio waarmaken.

Doel

Minder CO_2-uitstoot bij verkeer

Het terugbrengen van de CO_2-uitstoot is een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. In 2025 moet de CO_2-uitstoot door verkeer 30% lager zijn dan in 2016. Dit vraagt om een brede waaier aan maatregelen van het Rijk, de regio en gemeenten. De MRDH en de gemeenten werken samen aan het opstellen en uitvoeren van een Actieplan CO_2-reductie, zoals emissieloos OV en schoner en minder autoverkeer.

Op naar een emissieloos OV

Stapsgewijs voeren de HTM, RET en EBS 100% emissieloos busvervoer in. In 2025 rijdt ruim de helft van alle OV-bussen in het vervoersgebied van de MRDH emissieloos. In 2030 rijden alle bussen zonder uitstoot. Een eerste stap die de vervoerders daarin zetten is het gebruik van groengas-, hybride- en elektrische bussen. Er worden op zoveel mogelijk daken van stations en remises zonnepanelen geplaatst. Ook wordt er met een pilot getest of waterstofbussen kunnen worden ingezet. Waterstof tanken kan nu in Albrandswaard. Bij succes hopen we op een toename van waterstofstations in de regio.

Schoner en slimmer verkeer

Om 30% CO_2-reductie te halen, is naast emissieloze bussen een groot aantal extra maatregelen nodig. Eén daarvan is dat binnensteden worden bevoorraad met uitstootvrije voertuigen. Ook worden er meer laadpalen voor elektrische auto's geplaatst. Duurzaam aanbesteden is het uitgangspunt. Ook het bouwen van nieuwe woningen en werklocaties in de buurt van OV-knelpunten scheelt CO_2–uitstoot. Slim bouwen remt bovendien de groei van het autoverkeer. Het Rijk speelt hierin een belangrijke rol.

Ook worden andere maatregelen onderzocht, zoals het betalen voor gebruik van een voertuig in plaats van bezit. Dit kan een zeer effectieve maatregel zijn om autogebruik te ontmoedigen in gebieden waar goede vervoersalternatieven zijn. De maatregel biedt veel ruimte voor maatwerk en kan plaatsgebonden worden ingevoerd. Zo blijft ook op plaatsen waar geen goed alternatief is voor de auto de bereikbaarheid goed. Gemeenten zijn in de meeste gevallen aan zet om maatregelen uit te voeren. Waar dit mogelijk is en van meerwaarde, trekken partijen samen op.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Alle openbaar vervoer bussen zo snel mogelijk, maar in ieder geval voor 2030 100% emissievrij.
- Zonnepanelen plaatsen op daken van stations en remises.
- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het Actieplan CO_2-reductie.

Doel

Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

De energietransitie gaat over gemeentegrenzen heen. Daarom is het zaak dat de aanpak zoveel mogelijk met elkaar samenhangt en afgestemd wordt. Samen met de provincie Zuid-Holland en de vier waterschappen in de regio stellen de gemeenten een Energiestrategie op voor de regio Rotterdam Den Haag (Regionale Energiestrategie, RES) op. Naast overheidspartijen, zijn partijen zoals het Havenbedrijf, de Greenport West-Holland, energie- en netwerkbedrijven en woningcorporaties betrokken. Door de energieopgave op regionale schaal uit te werken, wordt vraag en aanbod van energie beter op elkaar afgestemd. Er ontstaat zo een duidelijker beeld van de economische perspectieven voor de ontwikkeling van duurzame bronnen. Dit sluit aan op de gebiedsgerichte aanpak voor de energietransitie door de haven van Rotterdam en de Greenport West Holland.

> Alle gemeenten in de regio moeten maatregelen nemen om aan de klimaatdoelstellingen te voldoen. Wethouders in de regio die energie in hun portefeuille hebben, spreken elkaar regelmatig binnen het energienetwerk. Vanuit die samenwerking maken we met de provincie en vier waterschappen een gezamenlijke energiestrategie voor de regio Rotterdam Den Haag. Het is efficiënt om met elkaar te kijken wie wat doet, hoe dat met elkaar in verband staat en vooral ook hoe we elkaar kunnen versterken.
>
> Voorzitter energienetwerk Stephan Brandligt (gemeente Delft)

Elkaar helpen met kennis

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

Warmte gebruiken

Het unieke van de metropoolregio is de grote vraag naar warmte en het potentieel aan beschikbare restwarmte en geothermie dat daarin kan voorzien.

Restwarmte en geothermie
Het potentiële aanbod van restwarmte en geothermie is op de lange termijn naar verwachting drie keer zo groot als de vraag.

Foto: Havenbedrijf Rotterdam / Eric Bakker

De Rotterdamse haven speelt een sleutelrol in de regionale en ook internationale energievoorziening. Fabrieken worden verbouwd, zodat ze op windstroom kunnen draaien. Vervuilende uitstoot van raffinaderijen en fabrieken wordt afgevangen voordat die via schoorstenen in de lucht belandt. Via pijpleidingen gaat het afgevangen broeikasgas CO_2 naar een leeg gasveld onder de Noordzee.

De regionale schaal is geschikt om vraag en aanbod van die warmte goed bij elkaar te brengen. In de haven van Rotterdam is veel industriële restwarmte beschikbaar. Vanuit andere delen van de regio kan warmte uit geothermieputten worden getransporteerd. Ook hier biedt de netwerkwerkfunctie van de MRDH en de 23 samenwerkende gemeenten de mogelijkheid om kennis te delen, ervaringen uit te wisselen en samen projecten uit te werken. Dit is aanvullend op de ontwikkeling van de warmterotonde in de regio waar onder andere de provincie Zuid-Holland zich voor inzet.

Regionale Energiestrategie

De MRDH heeft bij het opstellen van de Regionale Energiestrategie een ondersteunende rol. Deze bestaat uit het faciliteren van de overleggen, verbindingen leggen binnen de MRDH met andere dossiers en het ter beschikking stellen van haar netwerk. Gemeenten zijn bij de lokale energieopgaven verantwoordelijk voor het realiseren van projecten.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

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

Samen aan het werk!

Je kunt plannen verwoorden. Je kunt ze verbeelden. Als ze maar niet op de plank blijven liggen. Dat is een gemiste kans.

Voor deze strategische agenda is er urgentie om samen te werken over bestuurlijke grenzen heen. De digitalisering van de economie, het vastlopen van vervoer door de toenemende verstedelijking, het uitgeput raken van fossiele brandstoffen en de zorg om de klimaatsverandering. We leven in een tijdperk van verandering.

Lef en creativiteit zijn nodig om het tij te keren. Preciés de karaktertrekken van onze regio. Ze zorgden ervoor dat onze havenindustrie er een van wereldformaat werd. En onze tuinbouw op alle continenten furore maakt. Met kennistechnologie hebben we goud in handen. De metropoolregio ligt beneden zeeniveau, maar met watermanagement behoren we tot de top van de wereld. En onze organisaties voor internationaal juridische zaken staan mondiaal in de schijnwerpers. Daarbij blijven we oog houden voor ons unieke landschap. We zijn een stedelijke regio aan zee met een groen hart.

Vernieuwen, versterken, verbeteren, veranderen. Zo hebben we, de 23 metropoolgemeenten, onze ambities verwoord. Het zijn woorden die om daden vragen. Werkwoorden. Dit is ook wat er moet gebeuren; aan de slag.

Nieuwe economie komt tot stand als we nieuwe initiatieven in fieldlabs en campussen omarmen en verder brengen. Samenwerken aan betere bereikbaarheid van onze bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden. Gezamenlijk onderzoek en actie is nodig om de noodzakelijke energietransitie tot stand te brengen en de groei van steden te faciliteren. Die actiegerichtheid moeten we elkaar voor blijven houden.

Overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen: zoek de verbinding en smeed coalities. Want samenwerken maakt sterker. Dan halen we uit de metropoolregio wat erin zit. In het belang van de mensen die hier - nu en in de toekomst – wonen, werken, leven. We zijn ervan overtuigd en we gaan het laten zien: onze regio is een regio waar we trots op mogen zijn.

Samen aan het werk dus!

Concept

Concept

Contact
Westersingel 12
3014 GN Rotterdam

Telefoon: 088-5445100
E-mail: informatie@mrdh.nl

www.mrdh.nl

Redactie
Harold Joëls
Storyliner
www.storyliner.nl

Ontwerp
Rick Schuttinga
=ontworpen
www.isontworpen.nl

© MRDH
informatie@mrdh.nl
www.mrdh.nl

Auteursrecht voorbehouden. Gehele of gedeeltelijke overneming of reproductie van de inhoud van deze uitgave is alleen mogelijk na schriftelijke toestemming van MRDH.

Dienstverlening & Bedrijfsvoering
Bestuur & Communicatie
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Domingo Peeters
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Website
www.lansingerland.nl

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA ROTTERDAM

Verzenddatum 23 mei 2019
Ons kenmerk U19.03260
Uw brief van

Onderwerp **Zienswijze strategische agenda MRDH**

Geacht bestuur,

Op 13 maart jl. ontvingen wij de aanbiedingsbrief voor de zienswijze van de strategische agenda MRDH. Hierbij ontvangt u onze voorlopige zienswijze, die wij u ter informatie toezenden, zoals besproken in de commissie algemeen bestuur van 13 mei en onder voorbehoud van instemming van de raad van 23 mei 2019. Wij informeren u na deze raadsvergadering definitief.

Onze reactie
De strategische agenda MRDH zet onder de titel 'Samen aan het werk!' in op de ambities Vernieuwen economie, Versterken stad en regio, Verbeteren bereikbaarheid en Veranderen energie. Hiermee benadrukt de MRDH naast de kerntaken vervoer en economie het belang van de samenhang tussen stad en regio en de uitdagingen op het gebied van energie.
Wij herkennen ons goed in met de voorliggende strategische agenda. De Strategische Agenda schetst goed dat de MRDH actief is met een veelvoud aan regionale ambities en projecten. Deze dragen bij aan een sterke Metropoolregio. Met de krachtige voorliggende MRDH-agenda werken we aan een krachtige regio.
Lansingerland ondersteunt deze ambities. De Strategische Agenda heeft dan ook onze instemming.

Met deze zienswijze maken wij van de gelegenheid gebruik om een viertal prioritaire projecten naar voren te brengen. Deze projecten sluiten goed aan bij de ambities van de MRDH. Zo werken we samen aan de regionale doelen. Ons aanbod is dan ook om deze samen met u concreet te maken.

Als laatste geven wij nog een aantal aandachtspunten mee op een aantal specifieke onderwerpen die in de agenda genoemd staan.

Geothermie

<u>Onze strategie</u>
Een duurzame energievoorziening is een belangrijk speerpunt van de glastuinbouw in Oostland: een van de meest innovatieve glastuinbouwgebieden van de wereld. Door het realiseren van concrete projecten

versnellen we de energietransitie. Samen met ondernemers zetten we in om lokale duurzame warmte te produceren door geothermiebronnen te realiseren. Dit draagt bij aan een aanzienlijke verlaging van de CO2-uitstoot, verlaging van gebruik van Gronings gas, een verbeterde luchtkwaliteit en het imago van Lansingerland en de in Lansingerland gekweekte producten. Tegelijkertijd is het van belang dat deze energie beschikbaar blijft tegen concurrerende prijzen en er voldoende perspectief is om dergelijke bronnen te realiseren. Door dit project wordt het aanwezige potentieel aan aardwarmte in Lansingerland bereikbaar voor zo veel mogelijk glastuinbouwondernemers.

Lansingerland draagt bij
Lansingerland wil invulling geven aan het gebruik van aardwarmte voor de glastuinbouw. Lokale tuinbouwbedrijven verenigd in Warmtebedrijf Bergschenhoek willen één geothermieproject in 2019 realiseren. Lansingerland faciliteert maximaal. In dit geval: verkoop van grond, meewerken aan bestemmingsplanprocedure en als gesprekspartner optreden richting Rijk. De totale geschatte kosten bedragen 30 miljoen. We vragen aan de MRDH actieve ondersteuning voor het realiseren van een garantstelling voor de bedrijven.

Hoe kan MRDH bijdragen
Een garantstelling van de MRDH en/of een actieve ondersteuning bij het realiseren van een garantstelling door derden.

Warmterotonde
Onze strategie
Wij gaan voor een warmteinfrastructuur die de tuinbouwgebieden in Oostland dekt, aangezien dit een belangrijk aspect is voor het vestigingsklimaat en toekomstbestendigheid van de glastuinbouw. Daarom hebben we ons als glastuinbouwgemeentes Oostland (Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland, Zuidplas, Waddinxveen) verenigd om gezamenlijk onze visie en inzet af te stemmen. We zetten in op warmte uit lokale duurzame bronnen zoals geothermie. Er zijn veel ontwikkelingen om dit daadwerkelijk te realiseren.
Aangezien dit onvoldoende duurzame warmte kan leveren voor het gehele gebied, hebben we ook duurzame warmte uit het Rotterdamse havengebied nodig om te verduurzamen. Gezien de warmtevraag in deze gemeenten is voldoende capaciteit in hoofdleidingen vanuit Rotterdam een belangrijke schakel voor de energietransitie van onze gemeenten én de regio. De huidige geplande diameter van de warmteleiding over Oost is echter onvoldoende om aan de warmtevraag van de Lansingerlandse/ Oostlandse glastuinbouw en gebouwde omgeving te voldoen. Wij roepen daarom op om gezamenlijk voldoende capaciteit in warmteleidingen richting het Oostland te realiseren. Mochten zich kansen voordoen voor de Leiding over Oost kan dit een erg belangrijke en financieel gunstige schakel vormen. Als dit niet meer mogelijk blijkt, is er een alternatief plan nodig om de verduurzamingsambities van de sector en gemeenten mogelijk te maken. Essentieel, om een toekomstbestendig cluster te blijven behouden.

Lansingerland draagt bij
Momenteel werken wij aan een gebiedsvisie warmte samen met de glastuinbouwgemeenten in Oostland (Pijnacker-Nootdorp, Waddinxveen, Zuidplas, Lansingerland) en Glastuinbouw Nederland voor hoe we dit zo optimaal mogelijk kunnen vormgeven voor de glastuinbouw. Met Zoetermeer erbij kijken we ook naar de aansluiting van gebouwde omgeving in deze gemeentes.
Ook voeren wij gesprekken met Warmtebedrijf Rotterdam, Provincie Zuid-Holland, Gemeente Rotterdam en het Ministerie van EZK over het mogelijk maken van de juiste capaciteit in de warmterotonde.

Hoe kan MRDH bijdragen
Bestuurskracht richting Provincie en de Rijksoverheid om de urgentie aan te blijven geven dat voldoende capaciteit in de transportleidingen noodzakelijk is om de energietransitie te realiseren voor de hele regio. Enkel geothermie is voor ons gebied te weinig, restwarmte is noodzakelijk. Dit is een essentiële schakel in de energietransitie van de hele regio. We willen oproepen tot samenwerking en inzet om knelpunten weg te nemen.

Studie middengebied

Onze strategie
Het Mission Paper Middengebied is op 14 januari jongstleden aangeboden aan de Commissaris van de Koning van Zuid Holland. Het Mission Paper geeft de gezamenlijke ambities aan van de gemeenten Zoetermeer, Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland op bovenlokale thema's als infrastructuur, woningbouw, economie, duurzaamheid en natuur en recreatie. Deze thema's leiden tot een programma en projecten: de gebiedsagenda. De gebiedsagenda geldt voor de periode 2020-2024 met een doorkijk naar latere jaren. Met de Gebiedsagenda voor het Middengebied sluiten Zoetermeer, Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland aan op de verstedelijkingsalliantie van de (8) gemeenten langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht.

Wat draagt Lansingerland bij
Programma en gebiedsagenda reageren op vragen als
- de haalbaarheid en/of wenselijkheid van verdere verdichting van in de nabijheid van openbaar vervoer te ontwikkelen woningbouwlocaties;
- capaciteit en planning van beoogde (nog niet in ontwikkeling gebrachte) woningbouwlocaties;
- knelpunten op het Onderliggend Wegen Netwerk in termen van capaciteit en kwaliteit/veiligheid en richting geven aan oplossingen voor deze knelpunten;
- hoe kan de regio optimaal gebruik maken van de Warmteleiding over Oost.

Behalve voor de glastuinbouw kan de Warmteleiding van grote betekenis zijn voor de energietransitie van bestaande en nieuw te ontwikkelen woonwijken en bedrijventerreinen. Een regiobrede visie moet een beeld geven van een warmtenetwerk dat optimaal gebruik maakt van de beschikbare capaciteit en duidelijkheid geven over rollen en verantwoordelijkheden voor aanleg van dat netwerk.

Gelieerde processen
Op individuele en gezamenlijke basis zijn de drie in het Middengebied samenwerkende gemeenten actief bezig met de in de Studie centraal staande thema's (infrastructuur, woningbouw, economie, duurzaamheid en natuur en recreatie). Er vindt een inventarisatie contexten ontwikkeling rondom Vervoersknoop Bleizo (voorjaar 2019) plaats. Besluitvorming raden Zoetermeer en Lansingerland over woningbouw als onderdeel van het gebiedsontwikkelingsprogramma.
Samen met onder andere de provincie Zuid-Holland doet Lansingerland onderzoek naar de gevolgen van de aanleg van de A16 voor de verkeersbelasting op het Onderliggend Wegen Netwerk. Onze gemeente werkt aan een Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid. Medio 2019 ligt er een Warmtevisie. Met de provincie en de glastuinbouwgemeenten in het Oostland werken we aan glastuinbouwbeleid. Dit beleid moet o.a. een beeld opleveren hoe de behoefte aan glastuinbouwareaal zich in de toekomst ontwikkelt. De (op termijn gewenste) omvang van het glasareaal heeft een sterke beleidsmatige wisselwerking met de bijdrage die het Middengebied kan leveren aan de verstedelijkingsopgave voor de Zuidvleugel.

Hoe kan MRDH bijdragen
Van de actieve deelname van de MRDH verwachten we inhoudelijke bijdragen om bereikbaarheids-vraagstukken en (subregionale) infrastructurele knelpunten te zien in het perspectief van infrastructurele opgaven voor de hele Zuidvleugel en deze ook te koppelen aan economische belangen en verstedelijkingsdoelstellingen. De drie gemeenten hebben -aanvullend op lopende woningbouwplannen- ambities kenbaar gemaakt om te verdichten en nieuw in ontwikkeling te nemen locaties. De MRDH kan bijdragen leveren aan een verdere opwaardering van bestaande woningbouwplannen in termen van verdichting en het faciliteren van nieuwe woningbouwlocaties door daarvoor de juiste condities te scheppen.

Opwaardering ZoRo

Onze strategie
Voor Lansingerland is een goed functionerend OV-netwerk van belang. Als hoogwaardige (bus)verbinding die de kernen van Lansingerland verbindt met de E-lijn en de multimodale OV-knoop Bleizo voldoet de ZoRo-bus. Met de aanleg van ZoRo-busbaan is rekening gehouden van transformatie naar railinfrastructuur. Een sluitend lighrailnetwerk in het hart van de Metropoolregio versterkt het functioneren van de regio als samenhangende metropool, draagt bij aan het bereiken van economische doelstellingen van de Metropoolregio en aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen in het Middengebied. Voor de inwoners van Lansingerland betekent het omzetten van een busbaan naar lightrail een verdere optimalisering van verbindingen naar het zuiden (Rotterdam) en naar het noordelijk deel van de Zuidvleugel (via de ov-knoop Bleizo naar Leiden/Amsterdam en Gouda/Utrecht). Met deze inzet richt Lansingerland zich op een centrale ligging te midden van een duurzaam toekomstgericht OV netwerk dat de Metropolitane inwoners optimale duurzame verbindingen geeft met alle economische toplocaties in de Randstad.

Wat draagt Lansingerland bij
MRDH en Zoetermeer onderzoeken de potentiële HOV-verbindingen in het gebied Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. Mede door ruimtelijke ontwikkelingen zijn de potentiële HOV-verbindingen (en varianten daarop) geïnventariseerd. Met de resultaten uit de bereikbaarheidsstudie heeft een eerste tussen-beoordeling plaatsgevonden op drie aspecten: concurrerende economie, kansen voor mensen en kwaliteit van plekken. In de gebiedsagenda nemen we ook de ZoRo-lijn op. Naar verwachting wordt deze als kansrijke verbinding aangemerkt in de Gebiedsuitwerking Zoetermeer-Rotterdam-Den Haag. We willen onze ambitie van lightrail tussen Zoetermeer en Rotterdam via Lansingerland vleugels geven. Dit starten we –samen met Zoetermeer- zodra in het BO MIRT is besloten over de kansrijke oplossings-richtingen. De metafoor die bij onze aanpak hoort is: een ‘turn-key’ oplossing bieden voor Rijk en regio. Voor de onderbouwing is er een sterke link met de verstedelijkingsopgave in aanpalende gemeenten en natuurlijk de Alliantie Middengebied.

Stappen
- In BO MIRT 2019 besluiten over de voorkeursvariant voor de OV-verbinding Z’meer-R’dam.
- Project uitwerken tot op ‘turn-key’ niveau: compleet aanbod/oplossing voor de minister.
- Richten op besluitvorming BO MIRT-2020

Hoe kan MRDH bijdragen
- Actieve deelname van de MRDH in projectgroep.
- Kennis, lobbykracht, netwerk (ook op bestuurlijk niveau aanhaken /grote steden committeren)
- Resultaten opwerken naar BO MIRT (MRDH agenderend).

Tot slot
Naast bovenstaande projecten hebben ook de volgende onderwerpen uit de agenda de blijvende aandacht vanuit Lansingerland. Voor de volledigheid brengen we deze graag onder uw aandacht.

Vrachtwagenparkeren
Regionaal blijft er behoefte aan regie als het gaat om overlast door geparkeerde/overnachtende vrachtwagens en de bijhorende oplossingen.
Hoe kan MRDH bijdragen: bovenregionale regie, kennisdelen, afstemming.

Holland Railterminal
De Holland Railterminal biedt een oplossing voor de grote transportstromen vanuit onze logistieke en tuinbouwsector. Ondernemers dragen de exploitatie, de initiële investering is echter nog niet volledig gedekt.
Hoe kan MRDH bijdragen: lobby naar andere overheden en brancheorganisaties, netwerk naar mogelijke externe financiële stromen.

P+R parkeren aan de rand van de grote steden
Rotterdam mist grote centrale mobiliteitshub aan de noordrand. Om bestaande en groeiende behoefte aan P+R te beantwoorden kan Meijersplein deze rol vervullen. Meijersplein in overleg met Rotterdam opwaarderen tot volwaardige grote P+R-locatie.
Hoe kan MRDH bijdragen: Inzet MRDH voor een grote regionale P+R aan de noordzijde van Rotterdam.

'Onderkant' OV-markt
Er vallen in de regio gaten in het OV-netwerk: wijken of doelgroepen die zonder structureel OV-aanbod komen te zitten. Er wordt veelal naar gemeenten gekeken om dit op te lossen.
Hoe kan MRDH bijdragen: Bij ontwikkeling OV-netwerk meer oog voor fijnmazige vervoeroplossingen. Samen met gemeenten uitwerken. Ook binnen eigen rol van de MRDH als concessieverlener hoort het nastreven van een fijnmazig OV-netwerk erbij.

Onderliggend wegennet
Hoe kan MRDH bijdragen: aandacht voor toenemende druk op het wegennet tussen de A20/A13/A12.

Stimuleren verkeersveiligheid + fietsgebruik
De MRDH subsidieert maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en het stimuleren van het fietsgebruik. Lansingerland maakt hiervan gebruik voor bijvoorbeeld de regionale fietsroute tussen Zoetermeer en Rotterdam (landscheiding) en de aanpak van de rotondes Klapwijkseweg-Boterdorpseweg.
Hoe kan MRDH bijdragen: voortzetting van het ambitieuze subsidieprogramma.

Zoals gezegd werken wij graag met u aan de regionale ambities. De Strategische Agenda is voor Lansingerland een uitstekend vertrekpunt om onze samenwerking voort te zetten en vaart te maken. Wij kijken er naar uit.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout
Griffier

Raadsvoorstel

Datum Raad
23 mei 2019

Portefeuillehouder
Pieter van de Stadt

Registratienummer
BR1900045

Onderwerp
Zienswijze begroting 2020 MRDH en beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen

---

Gevraagde beslissing
Vast te stellen van de zienswijze (U19.03380) op de ontwerpbegroting MRDH 2020 en op de beleidsnota risicomanagement en weerstandvermogen en deze in te dienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH.

Samenvatting
Stedelijke regio's zijn steeds belangrijker voor de welvaart en het welzijn van mensen. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gaat het om 2,3 miljoen inwoners. 23 gemeenten werken samen aan vernieuwing van de economie, het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van stad en omgeving en het veranderen van energie. Dit vergroot de kans op een betere toekomst voor de mensen die hier wonen en werken.
De verbondenheid van onze regio krijgt steeds meer gestalte. Neem RandstadRail tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. Of de ontwikkelingen op- en langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht, zoals de realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum. Vervoer, wonen en werk krijgen daardoor de ruimte. Fieldlabs en regionale campussen betekenen een impuls voor de economie. En koppeling van warmtenetten, werklocaties en groengebieden bieden nieuwe kansen. Om ambities te realiseren is geld nodig. De MRDH ontvangt hiervoor middelen van het Rijk en de 23 gemeenten. De voorliggende begroting benoemt hoe deze middelen worden ingezet. Daarnaast is een overzicht toegevoegd dat in één oogopslag inzicht geeft in de opbouw van de begroting.

Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de strategische agenda. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 besloten om het strategisch deel van het Werkplan met ingang van 2017 te koppelen aan de doorlooptijd van de strategische agenda van de MRDH en daarmee niet meer jaarlijks uit te brengen. De concrete activiteiten worden met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de Jaarrekening en de Bestuursrapportages gemeld. De Begroting MRDH 2020 vervult zo ook de functie van Werkplan.

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

Financiële consequenties
De inwonerbijdrage (Economisch Vestigingsklimaat) stijgt ten opzichte van de begroting 2019 met € 0,10 (Kadernota MRDH begroting 2020) naar € 2,68 per inwoner; voor 2020 is dat een totaalbedrag van € 6.341.000. Uitgaande van het inwoneraantal van Lansingerland op 1 januari 2019 van 61.617 bedraagt dit voor Lansingerland €165.134. Van de € 2,68 wordt maximaal € 1,11 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,57 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat. Een deel van de € 6.341.000 inwonerbijdrage, € 1.406.400, wordt ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2 van de begroting). Binnen het programma Economisch vestigingsklimaat wordt € 4.934.600 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 Vervoersautoriteit ontvangt de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) van het Rijk.

Beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen
Voor economisch vestigingsklimaat geldt dat de programmakosten en apparaatskosten worden bekostigd uit een jaarlijkse bijdrage per inwoner van de deelnemende gemeenten. De taak verkeer en vervoer wordt grotendeels bekostigd uit de rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer ('BDU'). Daarnaast kan er nog sprake zijn van incidentele bijdragen van het Rijk of andere partijen.

Verdere procedure
- Behandeling in de commissie algemeen bestuur vindt op 8 mei 2019 plaats en in de raad op 23 mei.2019
- Onder voorbehoud van instemming van de raad op 23 mei, zenden we op 9 mei de zienswijze, na de commissie AB, aan de MRDH.
- Op 24 mei versturen we de definitieve zienswijze aan het DB van de MRDH.
- Op 5 juni bespreken de adviescommissies de reactie op de zienswijzen.
- Ten slotte bespreekt het algemeen bestuur van de MRDH op 12 juli over de definitieve vaststelling van de begroting en nota risicomanagement en weerstandvermogen.

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 2020.

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

Bijlagen
- Aanbiedingsbrief begroting 2020 MRDH (I19.08059)
- Concept ontwerpbegroting 2020 MRDH (I19.08058)
- Aanbiedingsbrief beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen (I19.08873)
- Ontwerp beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen (I19.08874)
- Zienswijzebrief (U19.03380)

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 definitieve zienswijze in te dienen uiterlijk op 29 mei 2019.

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.

Argumenten

1.1. De begroting is in evenwicht.

De begroting kent een omvang van € 724.217.416 met een positief resultaat van € 6.119.598 dat aan de reserves zal worden toegevoegd. De begroting is onderverdeeld in de programma's exploitatie verkeer en openbaar vervoer, infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en economisch vestigingsklimaat. De overhead is als aparte post in deze begroting opgenomen.

1.2 Lansingerland is bij een groot aantal projecten betrokken.

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

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

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit (Va) worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). 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 kabinet om deze problematiek aan te pakken.

Kanttekeningen

2.1 Risico's van overplanning en oversbesteding zijn aanwezig.

De risico's die samenhangen met de activiteiten voor verkeer en vervoer worden allereerst opgevangen met een risicobuffer die binnen alle projecten wordt aangehouden. Wanneer deze risicobuffer niet afdoende is, worden de BDU-middelen aangesproken. Dit heeft tot gevolg dat andere bestedingen ten laste van de BDU-middelen lager worden en/of vertragen. In een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse is geconcludeerd dat binnen de Vervoersautoriteit eventuele tekorten in een toekomstig jaar kunnen worden opgevangen. Desondanks worden de risico's van overplanning en overbesteding inclusief de daarvoor gestelde limieten te groot geacht.

Raadsbesluit

Datum Raad
23 mei 2019
Registratienummer
BR1900045

Onderwerp
Zienswijze begroting 2020 MRDH en beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen

---

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;
- 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)
Vast te stellen van de zienswijze (U19.03380) op de ontwerpbegroting MRDH 2020 en op de beleidsnota risicomanagement en weerstandvermogen en deze in te dienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 23 mei 2019.

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
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
57836

doorkiesnummer
088 5445 100

e-mail
e.fokkema@mrdh.nl

bijlage(n)
1. Ontwerpbegroting MRDH 2020
2. Begroting 2020 in een oogopslag
3. Kadernota MRDH begroting 2020

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

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

Datum
27 maart 2019

Onderwerp
Ontwerpbegroting MRDH 2020

Geachte heer/mevrouw,

Met plezier bieden wij u de Ontwerpbegroting 2020 aan.

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

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

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

In de Kadernota wordt onder meer ingegaan op het strategische kader, de indeling van de begroting en de inwonerbijdrage.
Het strategisch kader voor de begroting 2020 wordt gevormd door de vier ambities uit de Strategische Agenda MRDH die tegelijkertijd met de begroting 2020 door het algemeen bestuur

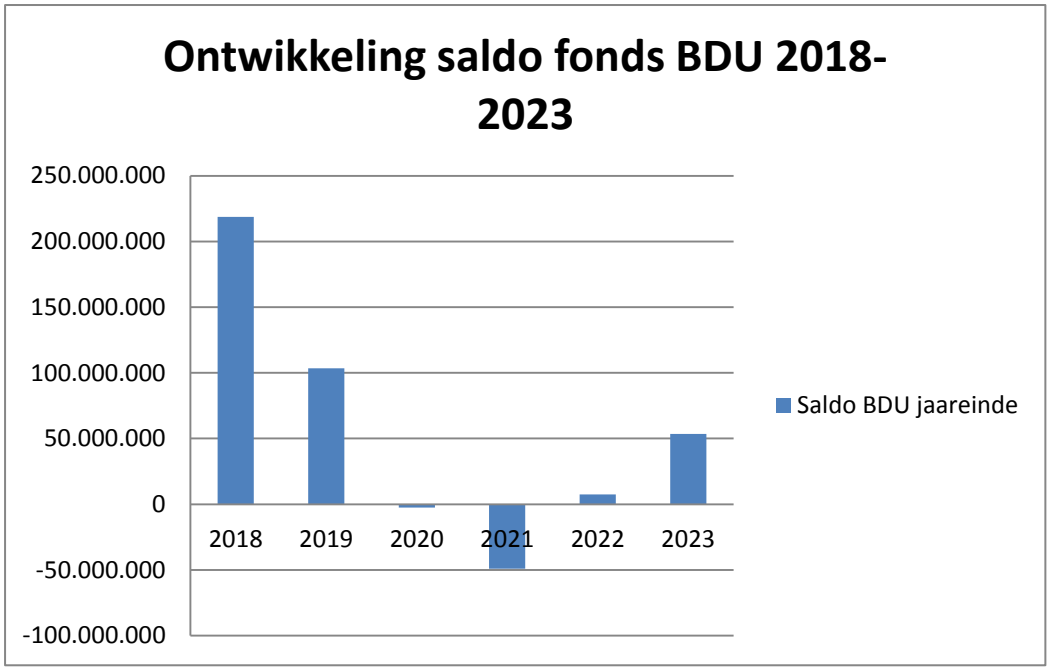
wordt vastgesteld: vernieuwen economie, versterken stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie. De programma's in de begroting zijn gekoppeld aan deze vier ambities. Daarbij blijven vigerende beleidsdocumenten zoals de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de Roadmap Next Economy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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

Ahmed Aboutaleb

Pauline Krikke

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwerp begroting 2020
en meerjarenbeeld 2021-2023

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Samen aan het werk!

Inhoud

Inleiding 5

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH 7

Hoofdstuk 2 Programma's 12

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 13

2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 15

2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen 15

2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV 16

2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg 17

2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit 17

2.1.1.5 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid 18

2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer 18

2.1.2 Wat gaat het kosten? 19

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 21

2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 22

2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen 22

2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg 22

2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit 23

2.2.1.4 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid 23

2.2.2 Wat gaat het kosten? 23

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 25

2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 25

2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei 25

2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt 26

2.3.1.3 Doelstelling: Versterken van digitale verbindingen 26

2.3.1.4. Doelstelling: Ruimte om te werken 26

2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor 27

2.3.1.6 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties 27

2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie 28

2.3.2 Wat gaat het kosten? 28

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting 31

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

Inleiding

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

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

Werkplan
Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de strategische agenda. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 besloten om het strategisch deel van het Werkplan met ingang van 2017 te koppelen aan de doorlooptijd van de strategische agenda van de MRDH en daarmee niet meer jaarlijks uit te brengen. De concrete activiteiten worden met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de Jaarrekening en de Bestuursrapportages gemeld. De Begroting MRDH 2020 vervult zo ook de functie van Werkplan.

Kadernota MRDH begroting 2020
Op 8 maart 2019 heeft het algemeen bestuur de Kadernota MRDH begroting 2020 vastgesteld. Deze Kadernota heeft als uitgangspunt gediend voor het opstellen van deze begroting. In deze kadernota wordt onder meer ingegaan op het strategisch kader, de indeling van de begroting en de inwonerbijdrage. De inwonerbijdrage voor het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat bedraagt voor de begroting 2020 € 2,68. De Begroting 2020 gebruikt de vier ambities uit de Strategische Agenda als strategisch kader. Dat zijn de ambities *Vernieuwen Economie*, *Versterken Stad en Omgeving*, *Verbeteren Bereikbaarheid* en *Veranderen Energie*.
In de begroting 2020 zijn drie programma's opgenomen waarin de doelstellingen binnen de vier ambities zijn uitgewerkt door het beantwoorden van drie vragen: *Wat willen we bereiken?, Wat gaan we daarvoor doen?* en *Wat mag dat kosten?*. Dat zijn de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het programma Economisch Vestigingsklimaat. De eerste twee programma's bevatten de wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

Leeswijzer

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording[1] (BBV) bestaat de MRDH begroting uit een beleidsbegroting en een financiële begroting. De beleidsbegroting beslaat de hoofdstukken 2 tot en met 4, met hoofdstuk 1 als introductie van de integrale ambitie van de MRDH in relatie tot de Strategische Agenda en daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale begroting.
Hoofdstuk 5 bevat de verdere uitwerking van de financiële begroting en geeft een financiële samenvatting van de baten en lasten vanuit de programma's, de algemene dekkingsmiddelen, overhead en onvoorzien.

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 7 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

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

[1] De Gemeentewet en de Provinciewet schrijven voor dat elke gemeente en elke provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken opstellen. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bevat de regelgeving daarvoor. Op basis van de wet geldt het BBV ook voor gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3 Financiën

De financiële structuur
De opgaven van de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (Vervoersautoriteit) worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke rijksbijdragen, zoals gelden voor de Korte Termijn Aanpak en het Actieprogramma Regionaal OV die beiden zijn toegevoegd aan de BDU.

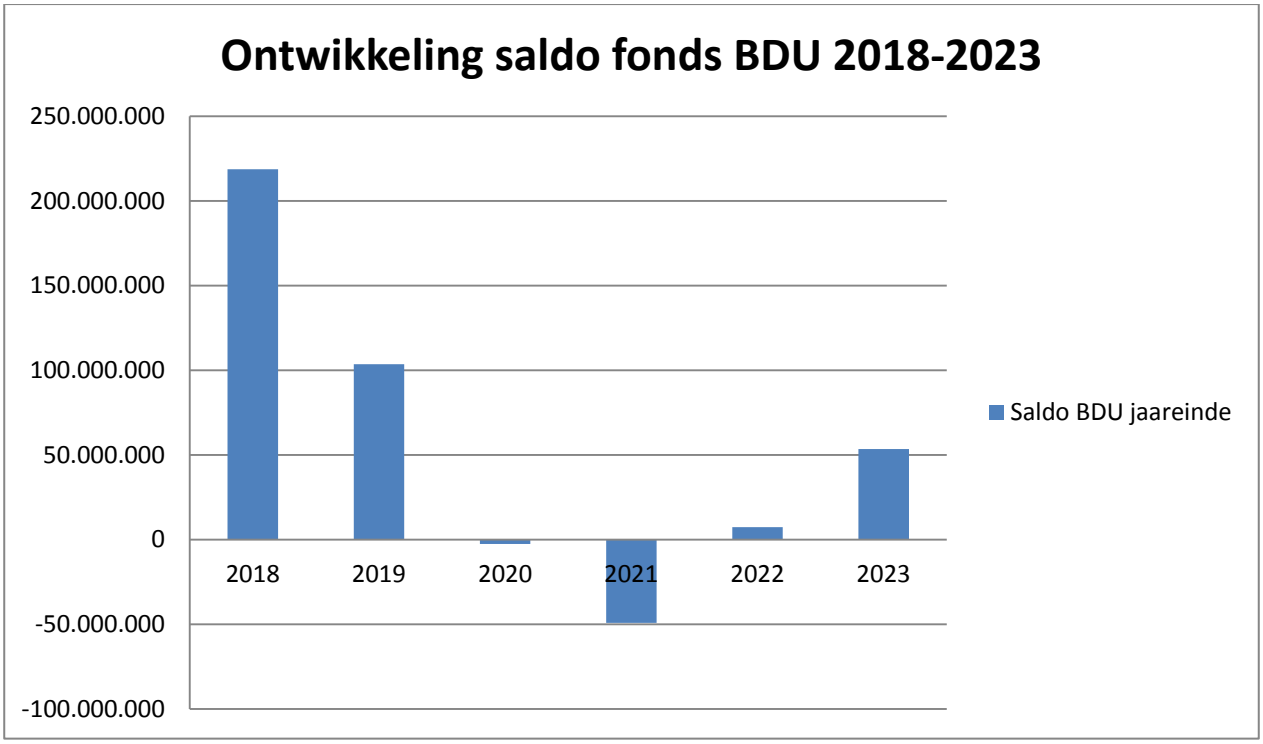
Als gevolg van kortingen op de BDU door voorgaande kabinetten en stijgende kosten van beheer, onderhoud en vervanging van metro, lightrail en tram staat de investeringsruimte van de MRDH onder druk. Samen met de Vervoerregio Amsterdam wordt ingezet op afspraken met het kabinet om deze problematiek aan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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 2 Programma’s

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

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

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

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

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

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

Doel	**Top-eis**	**Ambitie in 2025 t.o.v. 2015**
Concurrerende economie	• Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken • Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	• Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties • 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen/ voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken	Toename van 10% voor 90% van de woongebieden
Kwaliteit van plekken	Gebruikerswaardering van de stedenbaanknopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen
De duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem (CO_2)	Afname van 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	Afname van 10% voor het gehele OV-systeem

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

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

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

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

Ambitie Verbeteren Bereikbaarheid

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

Ambitie Veranderen Energie

6. *Minder CO2-uitstoot bij verkeer*

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

2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

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

Groeistrategie OV
Door een sterke groei van het gebruik van het metropolitane OV, sinds 2013 met gemiddeld 3% per jaar, ontstaan er meer en eerder dan verwacht capaciteitsknelpunten. Naar verwachting al rond 2025 waar vorig jaar nog werd uitgegaan van rond 2030 (MIRT[2]-studie bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag). Dit noopt tot een nieuwe groeistrategie voor het metropolitaan OV, die doorwerkt in maatregelen als vermeld in deze begroting, zowel op de korte, middellange als de lange termijn.

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?
- Maatregelenpakket maken voor OV, fiets en ketenmobiliteit.
- Uitbreiding R-Net, te beginnen op Voorne-Putten, het Westland en tussen Zoetermeer en Delft/Rodenrijs en de corridor Ridderkerk-Rotterdam.
- Verkenningen uitvoeren naar een Schaalsprong regionale bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District / Binckhorst (CID/Den Haag) en naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel.
- Gebiedsuitwerking Zoetermeer concretiseren, inclusief verbetering verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.
- Onderzoeksresultaten uit de werkplaats metropolitaan OV uit 2019 vertalen in een verkenning ontwikkeling van de lijn Leiden/Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur, knooppunten).
- Vervangen van de laatste oude trams in de regio Den Haag door trams met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.
- Afspraken maken met het Rijk over de realisatie van viersporigheid tussen Schiedam en Delft-Zuid.
- Opleveren van een verkenning 'schaalsprong OV 2040' in zowel de regio Haaglanden voor de Koningscorridor en Leyenburgcorridor, als regio Rotterdam voor de toekomst van het metronet.
- Verkenning starten van de zes nieuwe metropolitane fietsroutes in de MRDH.

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

2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

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

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

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

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?
- Enkele lokale maatwerk initiatieven op het gebied van openbaar vervoer ondersteunen.
- Realiseren van kortere reistijden op bestaande tram- en buslijnen in Den Haag en Rotterdam.
- Vernieuwing tarievenbeleid (waaronder tariefdifferentiatie) om reizigers gerichter gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.
- Starten van innovaties door vervoerders op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.
- Een pakket van maatregelen uitvoeren op tenminste 3 delen van het netwerk waarmee voorkomen wordt dat de aanhoudende reizigersgroei, gemiddeld 3% per jaar, er toe leidt dat reizigers niet meer mee kunnen.

2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Bevorderen van nieuwe informatietechnieken en data voor het benutten van bestaande infrastructuur (platooning, intelligente verkeerslichten, gerichte reisinformatie).
Slim en beter benutten van de bestaande infrastructuur door het stimuleren van bewustwording en blijvende gedragsverandering.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

2.1.1.5 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

2.1.2 Wat gaat het kosten?

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

Toelichting financiën

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

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

Hoofdpunten IPVa
In het IPVa 2020 zijn alle infrastructuurprojecten en maatregelen samengebracht waaraan de MRDH een financiële bijdrage levert of gaat leveren. Het IPVa is opgesteld op basis van aanmeldingen van gemeenten en regiobrede programma's voor bijvoorbeeld (metropolitane) fietsroutes, fietsparkeren, HWN/OWN.
De projecten, subsidies en studies zijn onderverdeeld naar grote en kleine projecten, waar de scheiding ligt op € 5 miljoen aan subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor de overige projecten. Die overige projecten zijn weer gecategoriseerd naar Fiets- en ketenmobiliteit (FKM), verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS) en verkeersveiligheid (VV).

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

In 2019 en 2020 worden verkenningen en planstudies uitgevoerd, die na afronding van een fase worden voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Indien een planstudie leidt tot een positief advies om door te zetten naar de uitwerkingsfase, dan wordt daar een onderbouwd voorstel voor gemaakt: op basis van beschikbaar budget, cofinanciering, planning van voorbereiding en uitvoering, etc.
Mogelijke projecten of programma's die dan op korte termijn kunnen leiden tot investeringen:
- invulling van slimme en duurzame bereikbaarheidsmaatregelen (voor de korte termijn), in samenspraak met het ministerie van IenW, gemeenten en regionale partners als de provincie Zuid-Holland, Havenbedrijf en VNO-NCW;
- realiseren van enkele aangewezen automatisch vervoer-projecten (AVLM) o.b.v. een technisch en financieel haalbaar plan.
- maatregelen vanuit de verschillende gebiedsprogramma's;

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

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

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

Ambitie Verbeteren Bereikbaarheid

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

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

2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

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

2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

2.2.1.4 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

2.2.2 Wat gaat het kosten?

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

Toelichting financiën

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

Ambitie Vernieuwen Economie

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

Ambitie Versterken Stad en Omgeving

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

Ambitie Veranderen Energie

7. *Meer regionale samenwerking bij de energietransitie*

Hierna volgt de uitwerking van deze zeven doelstellingen.

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

2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

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

2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?
- Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.
- Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio: vernieuwen economie, versterken stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie.

2.3.1.3 Doelstelling: Versterken van digitale verbindingen

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?
- Vormen van een kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio.
- Bijdragen aan het realiseren van projectlocaties met een 5G-opstelling, zoals Living Lab Scheveningen en het 5G fieldlab Zuid-Holland op The Green Village Delft/Campus TU Delft.

2.3.1.4. Doelstelling: Ruimte om te werken

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

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

2.3.2 Wat gaat het kosten?

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

Toelichting financiën

De Begroting 2020 bestaat voor € 4.019.600 uit programmakosten en voor € 945.000 uit directe kosten personeel. Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert binnen deze kaders de begroting uit en verantwoordt zich hierover. De bestuurscommissie kan binnen de programmakosten accenten aanbrengen door bijvoorbeeld meer in te zetten op de Bijdrageregeling ten laste van het budget voor de programmaopgaven en omgekeerd. Hierna volgt de indicatieve verdeling van de programmakosten.

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

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

Ad 1. Indicatief wordt € 400.000 begroot voor:

- Projectontwikkeling;
- Lidmaatschappen (*lidmaatschap Economic Board Zuid-Holland (EBZ*));
- Programma-overstijgende opgaven (Regiomonitor: jaarlijkse actualisering van een regionale dataset op het gebied van Economie en verkeer en vervoer. Ondersteuning Verstedelijkingsalliantie. Deze programma-overstijgende ondersteuning komt – in lijn met de door te belasten apparaatslasten – voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU middelen.

Ad 2. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 (Bijdrageregeling EV) de bevoegdheid om binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting cofinanciering beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Tevens worden uit dit budget de samenwerkingsafspraken met InnovationQuarter bekostigd.

Ad 3. De MRDH heeft een licentieovereenkomst met Locatus voor het gebruiksrecht van databestanden. Verschillende gemeenten maken gebruik van deze licentieovereenkomst en worden voor hun aandeel doorbelast door de MRDH. Dit gemeentelijke aandeel wordt als budget toegevoegd aan de begroting.

Directe kosten personeel
Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat, met uitzondering van de overhead functies. De daling van het budget in 2020 ten opzichte van de begroting 2019 is het gevolg van een centralisatie van 2 fte bestuurszakenfuncties naar bureau Strategie & Bestuur, ten behoeve van de verdere stroomlijning en versteviging van het besluitvormingsproces. Daarnaast is rekening gehouden met cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

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

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

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

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

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

3.1 Algemene dekkingsmiddelen

De MRDH begroting kent de volgende algemene dekkingsmiddelen:

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

BDU

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

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

Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

Het programma Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan toe te rekenen overhead wordt bekostigd uit een door de deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner op basis van het door het CBS vastgestelde inwonertal per gemeente op 1 januari van het voorgaande begrotingsjaar.
Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2020 € 2,68. Daarvan mag maximaal € 1,11 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten. De totale bijdrage voor 2020 is geraamd op € 6.341.000. In hoofdstuk 7 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

De opbrengsten van de financieringsfunctie worden uitsluitend bepaald door de financiering ten behoeve van de OV-bedrijven, aan wie de MRDH één of meerdere concessies heeft verleend. De ontvangen rente wordt uitsluitend aangewend voor de bekostiging van de rente die de MRDH in dit kader moet betalen aan externe financiers. Daarnaast wordt aan voornoemde OV-bedrijven een marktconformiteits-opslag in rekening gebracht, die in eerste instantie wordt aangewend voor de vorming van een risicoreserve financieringen en daarna uitsluitend beschikbaar is voor de bekostiging van de programma's binnen de Vervoersautoriteit.
Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

3.2 Overhead

Met ingang van de begroting 2018 dient de overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. In de programma's wordt alleen dat deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en heeft tot doel om de overhead inzichtelijker te maken en

organisaties onderling beter te kunnen vergelijken op hun uitgaven hieraan. De definitie van overhead volgens het BBV luidt “alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces”.

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

Het betreft hier zowel de personele als de materiële kosten.

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

- Alle functies binnen de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur;
- Overig management: secretaris-algemeen directeur, directeur Vervoersautoriteit, directeur Economisch Vestigingsklimaat, manager Openbaar Vervoer, manager Verkeer;
- Overig secretarieel: directiesecretariaat Vervoersautoriteit, directiesecretariaat Economisch Vestigingsklimaat, secretariaat afdeling Verkeer en afdeling Openbaar Vervoer.

Zie voor een toelichting op het functiehuis hoofdstuk 4.5 paragraaf bedrijfsvoering. Daarnaast worden de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten ook tot de overhead gerekend.

Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma’s betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het betreft alleen een andere manier van presenteren. De directe salariskosten van de medewerkers (inclusief management en secretariaat) van de Vervoersautoriteit worden net als voor de wijziging ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU. De directe salariskosten (inclusief management en secretariaat) van de medewerkers ten behoeve van het programma Economisch Vestigingsklimaat komen onveranderd ten laste van de inwonerbijdrage EV.

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

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

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

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

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

3.3 Vennootschapsbelasting

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

De MRDH heeft haar activiteiten voor het aangiftejaar 2016 in een in juni 2018 afgerond intern onderzoek fiscaal beoordeeld en daarin het standpunt ingenomen dat de onderkende (geclusterde) activiteiten uiteindelijk niet leiden tot Vpb-heffing. Met betrekking tot het winstoogmerk en de winstverwachting dient ervoor te worden gewaakt, dat er ook geen (deel)activiteiten worden ontwikkeld en uitgevoerd, waarmee structureel winst wordt behaald. Met betrekking tot de

concurrentiepositie staat vast dat de verkeer- en vervoerstaak bij wet is opgelegd en daarmee te kwalificeren is als een overheidstaak. Ook voor de taak economisch vestigingsklimaat geldt dat hiermee niet in concurrentie wordt getreden.

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

Hoofdstuk 4 Paragrafen

4.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

Het doel van de treasuryfunctie is: het sturen en beheersen van, verantwoording afleggen over en toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's, op een zodanige wijze, dat risico's worden geminimaliseerd en opbrengsten worden geoptimaliseerd.

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

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

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

Financiering railinvesteringen

Eind 2016 heeft de MRDH besloten om de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en RET over te nemen, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 onder meer nagenoeg alle bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Hierdoor blijven, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoersopgave in onze regio.
Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet.

Bussenleningen
Het algemeen bestuur van de MRDH heeft na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen vastgesteld.
De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.
Voor elke verstrekte lening wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van minimaal 60 basispunten (afhankelijk van solvabiliteit vervoerder) over de uitstaande leningen ingezet.

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

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

Samengevat wordt de financieringsbehoefte van de MRDH bepaald door de overgenomen financiering van de railinvesteringen en de financiering van de bussen, voor zover hiervoor door de MRDH leningen zullen worden aangetrokken.
In onderstaand overzicht is de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar opgenomen:

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

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

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

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

Schatkistbankieren

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

Renterisicobeheer

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

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

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

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

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

4.2 Verbonden partijen

Verbonden partijen zijn privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisaties waarin de MRDH een bestuurlijk én een financieel belang heeft. Het kan gaan om gemeenschappelijke regelingen (publiekrechtelijke organisatie), deelnemingen (vennootschappen), stichtingen en verenigingen (privaatrechtelijke organisaties).

Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur of het hebben van stemrecht.
Er is sprake van een financieel belang als de MRDH:

- een ter beschikking gesteld bedrag niet kan verhalen indien de verbonden partij failliet gaat;
- aansprakelijk kan worden gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

Een partij die jaarlijks een subsidie ontvangt, waaraan geen andere financiële verplichtingen met een juridische afdwingbaarheid door derden verbonden zijn, is geen verbonden partij.
Verbonden partijen voeren meestal taken uit met een groot publiek belang. Ze leveren een forse bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelen.

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

Naam	**HTM Personenvervoer N.V.**
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in HTM Personenvervoer N.V. van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2017: € 93.123.729
Vreemd vermogen	Per 31-12-2017: € 453.246.677
Financieel resultaat	Over 2017: € 5.175.530
Risico’s	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	**RET N.V.**
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam.
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2017: € 168.171.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2017: € 205.773.000
Financieel resultaat	Over 2017: € 4.735.000
Risico’s	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	**De Verkeersonderneming**
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	De Verkeersonderneming heeft als doel het bereikbaar maken en houden van de Rotterdamse haven, stad en regio door o.a. het ontwikkelen en tot uitvoering brengen van innovatieve concepten.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de stad, regio en havengebied van Rotterdam.
Deelnemende partijen	De Verkeersonderneming wordt aangestuurd door de Stuurgroep en bijgestaan door de Raad van Advies. De Stuurgroep bestaat uit het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat/RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de MRDH. De Raad van Advies wordt gevormd door de vertegenwoordigers van relevante partners voor de bereikbaarheidsopgave van de Rotterdamse regio, die niet in de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd. Dit zijn Deltalinqs, TLN, EVO, VNO/NCW, MKB Rotterdam, de gemeente Nissewaard, de gemeente Krimpen aan den IJssel, de provincie Zuid-Holland, de politie en de RET.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	(Vice-)voorzitter bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is lid van de Stuurgroep.
Financieel belang	Een jaarlijkse bijdrage in de exploitatiekosten ad € 209.000 plus de bekostiging van één formatieplaats (€ 105.000). Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.
Eigen vermogen	Per 31-12-2016: € 249.519
Vreemd vermogen	Per 31-12-2016: € 32.600.527
Financieel resultaat	Over 2016: € 1.515
Risico’s	Het risico bestaat dat de Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt beperkt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke gevallen goedkeuring van de Raad van Toezicht en de deelnemers van de Stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan.
Beleidsvoornemens	De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2020.

Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een monitoringsrapportage opgesteld. Voorts wordt uiterlijk 2 maanden voorafgaande aan het komende jaar een jaarplan opgesteld, dat met uitzondering van het onderdeel Vraagbeïnvloeding (dat door de Raad van Toezicht wordt vastgesteld) door de Stuurgroep wordt vastgesteld. Dit plan bevat tenminste de volgende onderwerpen: beschrijving, planning en prioritering werkzaamheden en projecten inclusief beoogde meerjarige resultaten, exploitatie, de organisatie en uitvoerders en de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

4.3 Weerstandsvermogen en risico's

Het begrip 'weerstandsvermogen'
Het financieel weerstandsvermogen van de MRDH is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt.
Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

Risico's algemeen
De mogelijke maatregelen om de risico's te beheersen en/of financieel te dekken zijn:
- risico's onder controle houden door stuur- en beheersmaatregelen (bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van de regelgeving);
- risico's kunnen financieel worden afgedekt door het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

Normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en deze zijn daarom vrij goed meetbaar. Hierdoor kunnen ze worden gedekt door ofwel beheersmaatregelen ofwel het afsluiten van verzekeringen.

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat
De risico's die samenhangen met de taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt. In een uitgevoerde financiële risicoanalyse (2015) is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat.
Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen euro *(apparaatslasten EV begroting 2016)* benodigd is. Dit kwam neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. Voor ditzelfde bedrag is daarom in 2015 de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat gevormd.

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

Weerstandsvermogen-ratio begroting 2020:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 178.000
Benodigde weerstandscapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 102.000
Weerstandsvermogen ratio: 1,74 (ruim voldoende)

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

Financiering OV-bedrijven
Zoals in hoofdstuk 4.1 (Financiering) reeds gemeld, heeft de MRDH in december 2016 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam.
Dat brengt risico’s met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduid. Daaruit is geconcludeerd dat een reserve moet worden gevormd om de risico’s die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie heeft gegund aan voornoemde OV-bedrijven, dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht verwerft over de te financieren activa en dat het kredietrisico wordt beperkt doordat de afschrijvingen over door de MRDH goedgekeurde railinvesteringen en de rente over de daarvoor verstrekte leningen in de maandelijks door de MRDH te betalen concessievergoeding zijn opgenomen. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als “laag” geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

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

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

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

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

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

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

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2020:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 24.508.943
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 27.000.000
Weerstandsvermogen ratio:	0,91 (matig)

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

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

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

Kengetallen
Kengetallen zijn getallen die een verhouding uitdrukken tussen bepaalde onderdelen van de in de jaarrekening opgenomen balans en/of resultatenrekening.
Conform het BBV dienen de volgende kengetallen in de begroting te worden opgenomen:

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

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

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

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

Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio dient het volgende in aanmerking te worden genomen. Ruim 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen het fonds BDU Verkeer en Vervoer. Het per balansdatum aanwezige fondssaldo is daarnaast conform de bepalingen in het BBV als een vlottende schuld te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen niet voor elk in de tabel opgenomen (begrotings-)jaar zonder meer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH.

Het kengetal structurele exploitatieruimte geeft inzicht in welke mate de structurele lasten gedekt zijn door structurele baten. Dit is van belang om te beoordelen welke structurele ruimte de MRDH heeft om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of structurele daling

van de lasten daarvoor nodig is. Een positief percentage betekent dat incidentele lasten deels uit structurele middelen worden gedekt. Een negatief percentage betekent dat structurele lasten deels uit incidentele baten worden gedekt. De in de tabel weergegeven percentages betekenen dat de structurele lasten van de MRDH tenminste volledig worden gedekt door structurele baten.

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

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

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

De volgende materiële vaste activa met economisch nut worden lineair afgeschreven in:
a. maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
b. maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
c. 5 jaar: telefooninstallaties;
d. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
e. 10 jaar: kantoormeubilair.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met maatschappelijk nut
De volgende materiële vaste activa met maatschappelijk nut worden lineair afgeschreven in:
a. Maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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

Bedrijfsgebouw Westersingel
Eind oktober 2017 is de nieuwe huisvesting van de MRDH aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar.
Ten behoeve van de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag geïnvesteerd van € 1.230.000. Deze investering wordt in 10 jaar afgeschreven.
De MRHD is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en heeft daartoe contracten afgesloten met gespecialiseerde marktpartijen.

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

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

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT hardware in drie jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in 7 jaar.
De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het noodzakelijke onderhoud van deze activa en heeft dit uitbesteed aan meerdere gespecialiseerde marktpartijen.

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

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

Personenbussen voor het openbaar vervoer
De MRDH heeft 10 aardgasbussen in eigendom, die sinds augustus 2017 aan een OV-bedrijf worden verhuurd voor een periode van twee jaar. De gegarandeerde restwaarde van die voertuigen bedraagt na afloop van voornoemde huurperiode € 25.000 per bus. De jaarlijkse afschrijving op deze bussen is daarop aangepast en deze restwaarde is ultimo 2018 bereikt. In 2019 zal verkoop van de bussen plaatsvinden. Tot aan het moment van verkoop is de huurder is verantwoordelijk voor het onderhoud van deze bussen.

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

Haltevoorzieningen
Conform de overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn. abri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen hieraan en het beheer en onderhoud hiervan zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in 5 jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten

worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM.
De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2018 bedraagt € 3.390.437.

Kapitaallast		2019	2020	2021	2022	2023
Haltevoorzieningen		€ 2.030.862	€ 1.382.680			

Gronden

De MRDH heeft diverse percelen grond in eigendom dan wel een recht van opstal daarop gevestigd ten behoeve van de aanleg van tramlijnen. Volgens een actuele 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

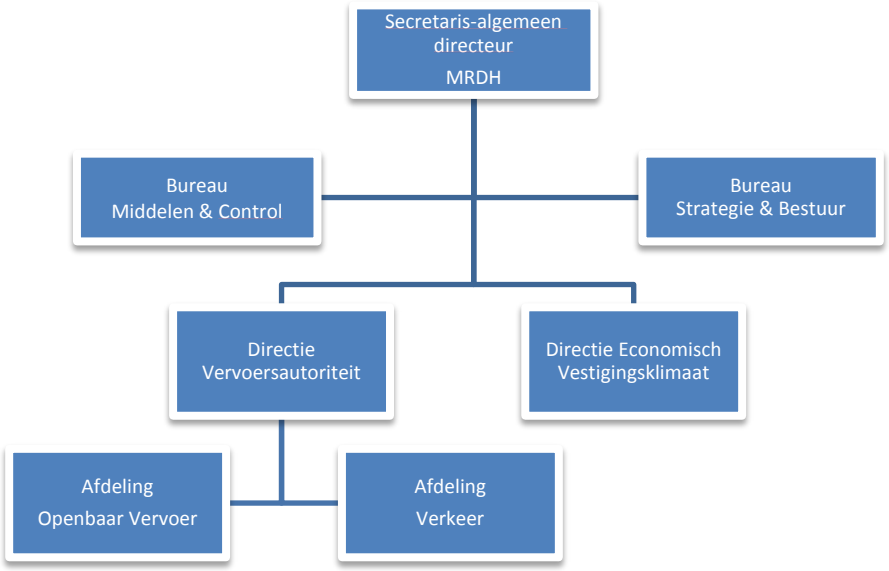
Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

4.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

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

Schematisch is dit als volgt weer te geven:



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

Vervoersautoriteit (Va)
Binnen de directie Vervoersautoriteit staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De directeur Vervoersautoriteit heeft de eindverantwoordelijkheid over twee afdelingen: Verkeer en Openbaar Vervoer. De dagelijkse leiding van deze afdelingen ligt bij twee managers. De Vervoersautoriteit telt 52 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer. Het aantal fte in de begroting 2020 is gedaald ten opzichte van de begroting 2019. Financiële en bestuurszaken functies zijn overgeheveld naar bureau Middelen & Control respectievelijk bureau Strategie & Bestuur.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)
De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat ligt bij de directeur EV. Dit organisatieonderdeel telt 10 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat. Het aantal fte in de begroting 2020 is gedaald ten opzichte van de begroting 2019. De functie bestuurszaken is overgeheveld naar bureau Strategie & Bestuur.

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

2019. De stijging heeft een tweetal redenen. De bestuurszaken functies van de Vervoersautoriteit (2 fte) en Economisch Vestigingsklimaat (2 fte) zijn, ten behoeve van de verdere stroomlijning en versteviging van het besluitvormingsproces, overgeheveld naar bureau Strategie & Bestuur. En 2 fte financiële functies van de Vervoersautoriteit zijn overgeheveld naar bureau Middelen & Control aangezien het zwaartepunt van deze werkzaamheden/verantwoordelijkheden ligt op het vlak van Planning en Control. De totale formatie van de organisatie is gelijk gebleven. De salarissen van de medewerkers komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

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

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

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

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

* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten

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

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

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

Hoofdstuk 5 Financiële begroting

5.1 Overzicht baten en lasten

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

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

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

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

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

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

5.2 Overzicht incidentele baten en lasten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding
De begroting 2020 is opgesteld overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) provincies en gemeenten.
Materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. De afschrijvingen zijn lineair en overeenkomstig de in de Financiële verordening opgenomen percentages berekend.
De geraamde baten en lasten zijn toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben, ongeacht of zij tot ontvangsten en uitgaven in het jaar hebben geleid. Rijksbijdragen zijn geraamd volgens het principe van Single Information Single Audit op basis van het baten- en lastenstelsel.

Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid
<u>Financiering OV-bedrijven</u>
Op grond van een daartoe eind 2016 genomen besluit is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 onder meer nagenoeg alle bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Hierdoor blijft, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoersopgave in onze regio.
Daarnaast heeft het algemeen bestuur van de MRDH na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen vastgesteld.
De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

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

Overbesteding

De kaders voor overbesteding binnen de programma's van de Vervoersautoriteit zijn conform de wettelijke vereisten. Concreet betekent dit dat overbestedingstekorten zijn gelimiteerd op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren.
De voorliggende begroting 2020 laat een overbestedingstekort zien voor de jaren 2020 en 2021, maar laat vanaf 2022 weer een positief saldo zien. Deze voldoet daarmee aan het hiervoor genoemde kader. Een verdere toelichting op de overbesteding is opgenomen in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Geprognosticeerde balanscijfers 2020

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

Geprognosticeerde balans

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

EMU-saldo

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

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

Arbeidskostengerelateerde verplichtingen
De verschuldigde bedragen wegens vakantietoeslag, eindejaars- en levensloopuitkeringen worden sinds de verplichte invoering van het Individueel Keuzebudget vanaf 2017 geheel toegerekend aan het begrotingsjaar, waarin zij zijn verschuldigd.
In de begroting 2020 zijn geen bedragen opgenomen en/of gereserveerd voor niet opgenomen vakantie- en verlofrechten.
Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2020 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2020.
De MRDH is aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Er zijn geen aanvullende pensioenverplichtingen anders dan door hogere premies.

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

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

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

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2018-2023

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

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

Toelichting staat van reserves en fondsen

Reserve weerstandsvermogen EV
Zie de toelichting in hoofdstuk 4.3.

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

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

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

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

Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente

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

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

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

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

Hoofdstuk 8 Besluit

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

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

de secretaris,

de voorzitter,

Ahmed Aboutaleb

Bijlage 1 Indicatoren

In het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is bij ministeriële regeling een set van verplichte beleidsindicatoren vastgesteld. De insteek van deze set is dat de hiervoor benodigde informatie met een zo gering mogelijke inspanning beschikbaar is (via de website Waarstaatjegemeente.nl). Met ingang van 29 december 2018 is in de ministeriële regeling, ten opzichte van de MRDH begroting 2019, een aantal indicatoren komen te vervallen, waaronder de indicatoren voor het taakveld Verkeer en Vervoer. Voor het taakveld Economie maken de volgende indicatoren onderdeel uit van de regeling: ‘Functiemenging’ en ‘Vestigingen (van bedrijven)’. Voor de MRDH begroting wordt ervan uitgegaan dat de deelnemende gemeenten zelf verantwoording afleggen over de indicatoren voor het taakveld Economie, omdat dit geen wettelijke taak betreft van de MRDH. In de MRDH begroting worden wel de verplichte indicatoren met betrekking tot bestuur/bedrijfsvoering opgenomen. Zie hiervoor onderstaande tabel.

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

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

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

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

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

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

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage 2
Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2020

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage 2
Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding, achtergronden en kaders 3
   1.1 Inleiding 3
   1.2 Van beleid naar uitvoering 3
   1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden 4
   1.4 Werkgebied van de Vervoersautoriteit 5
2. Financiële samenvatting 6
3. Programma's 7
   3.1 Integrale programma's 8
   3.2 Programma's Openbaar Vervoer 9
   3.3 Programma's Autoverkeer 12
   3.4 Programma's Fiets- en ketenmobiliteit 14
   3.5 Programma's ITS en innovatie 15
4. Infrastructuurprojecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 16
   4.1 Verkenningen 17
   4.2 Planstudies 30
   4.3 Uitwerkingen 32
   4.4 Realisatie 36

Bijlagen 50

Bijlage A Grote projecten 51
Bijlage B1 Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger 52
Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2019 61
Bijlage B3 Kleine projecten: aanvragen in behandeling per 1 februari 2019 65
Bijlage C Korte Termijn Aanpak 2019 (KTA 2019) 66
Bijlage D: Automated Vehicles Last Mile (AVLM) 68
Bijlage E: R-net 69
Bijlage F: ITS-projecten 70
Bijlage G: Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland 71
Bijlage H In 2018 afgesloten projecten 72
Bijlage I Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking 75
Bijlage J Afkortingenlijst 76

1. Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 Inleiding

De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voert de verkeer- en vervoerstaken binnen de Metropoolregio uit, waaronder het ontwikkelen van beleid en het realiseren en subsidiëren van investeringsmaatregelen binnen de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is de concrete uitwerking van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. De begroting is op basis van de voortgang van werkzaamheden, de bijlagen van het IPVa blijven gestoeld op het te verwachten kasritme. Hiermee beogen we duidelijkheid te verschaffen aan subsidie-aanvragers of er al een voorschot is aangevraagd en wat de omvang is van de resterende financiële verplichting.
Het IPVa beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden: in de vorm van te verlenen subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Hiervoor zijn de 23 gemeenten en de provincie Zuid-Holland geconsulteerd.

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

In hoofdstuk 4 zijn de grote en bijzondere OV- en wegenprojecten per fase omschreven: van verkenning via planstudie en uitwerking naar realisatie. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit besluit per project of en wanneer een project naar een volgende fase kan.
De kleine projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa compact en leesbaar blijft. Er is voor het programma Kleine projecten en voor enige andere programma's een kwalitatieve omschrijving in hoofdstuk 5 opgenomen.

1.2 Van beleid naar uitvoering

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

Na de vaststelling van de UAB zijn deze eisen verder geconcretiseerd en worden in 2019 samen met de gemeenten uitgewerkt tot concrete maatregelen. Er zijn programma's opgesteld voor:
- Implementatie R-net;
- Automated Vehicles Last Mile;

- Intelligente Transport Systemen;
- Korte Termijn Aanpak 2019.

In 2019 volgen nog programma's met een scope voor:
- Metropolitaan fietsnetwerk;
- Versnelling tram;
- Ketenmobiliteit, waaronder stallingsvoorzieningen voor fietsen en auto's;
- CO_2-reductie;
- Korte Termijn Aanpak 2020-2021.

In de UAB is een pakket aan maatregelen voorgesteld voor de periode 2016-2025, verdeeld over beleidsvelden en projecten. De voor het IPVa relevante projecten van de UAB zijn geactualiseerd naar de stand per januari 2019 op status/fasering en verwerkt in hoofdstuk 4. In bijlage J zijn de beleidsuitwerkingen kort weergegeven.

1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Wat we willen bereiken is dat het IPVa inzicht geeft in de belangrijkste projecten en de relevante wijzigingen. We houden het leesbaar door ons in de tekst te beperken tot de hoofdlijnen. In de bijlagen worden de investeringen en bestedingen gedetailleerder weergegeven. De exploitatiekosten openbaar vervoer, beheer- en onderhoudskosten, jaarlijkse bijdragen aan gelieerde partijen en apparaatslasten worden betaald vanuit de BDU-gelden, maar zijn geen projectmatige investeringen. Om die reden maken deze geen onderdeel uit van het IPVa.

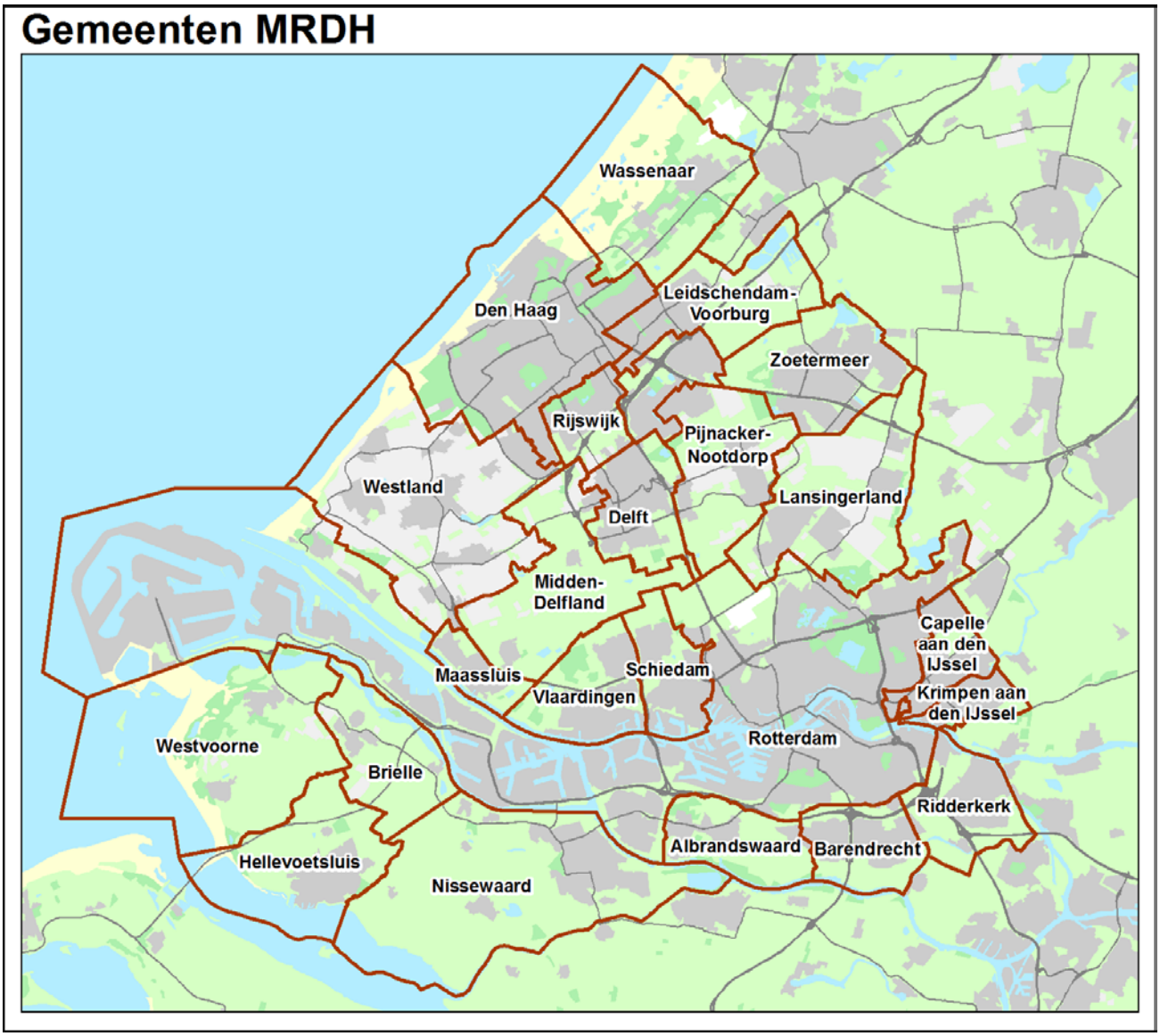
Naast de UAB, heeft het IPVa een basis in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 en de bijbehorende Uitvoeringsregeling. Het IPVa is één van de onderleggers voor het Regionaal Investeringsprogramma.

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

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

1.4 Werkgebied van de Vervoersautoriteit

De geografische grenzen en gemeenten zijn op onderstaand kaartje aangegeven.



2. Financiële samenvatting

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage, de zogenaamde Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Om te bepalen of er over een looptijd van vier jaar voldoende middelen voorhanden zijn om alle kosten te dekken, wordt in de begroting een aanname gedaan voor het programma Kleine projecten op basis van de bestedingen in voorgaande jaren. Voor de gehele regio hanteren we voor 2020 een bestedingsbudget van € 30 miljoen voor kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidiegrens van € 5 miljoen subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor overige projecten. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en kleine OV-projecten komen. In het budget zijn ook de reserveringen begrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden opgedragen.

Binnen de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van het ministerie van IenW in het kader van het MIRT (gebiedsprogramma) en nog lopende bijdragen voor programma's als het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.
Daarnaast kunnen er ook bijdragen van mede-overheden of derden via de MRDH worden ingezet. In dit IPVa zal dat alleen zichtbaar zijn wanneer het relevant is voor de programma's waar budget voor wordt gevoteerd. Afgeronde subsidieprogramma's waar geen subsidie meer uitvloeit, worden niet meer vermeld.

Voor het IPVa 2020 gelden de volgende randvoorwaarden:
- binnen het jaarlijkse budget voor Kleine projecten is er geen aparte oormerking voor fiets- en ketenmobiliteit, educatie, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur en openbaar vervoer;
- als er ruimte ontstaat binnen enig programma omdat een subsidie niet wordt aangevraagd of lager wordt beschikt, dan blijft deze financiële ruimte gedurende het jaar beschikbaar voor het betreffende programma;
- door de jaren heen kan er tijdelijk sprake zijn van overbesteding van BDU middelen. Daardoor kan het saldo van het fonds BDU in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, onder de restrictie van een positief saldo na uiterlijk drie jaar, gevolgd door tenminste drie achtereenvolgende jaren met een positief saldo.

3. Programma’s

Een programma is een geheel van samenhangende projecten, dat op een bepaald beleidsterrein van het verkeer- en vervoerbeleid uit de UAB betrekking heeft. Een programma wordt opgenomen in het IPVa nadat de bestuurscommissie Vervoersautoriteit besloten heeft tot het instellen van het betreffende programma.
Een programma hoeft niet automatisch van een budget te zijn voorzien. Voorwaarden voor het instellen van een programmabudget zijn een besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit inclusief een dekkingsvoorstel dat past binnen de begroting welke door het AB wordt vastgesteld.

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

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

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

3.1 Integrale programma's

Korte Termijn Aanpak 2019-2022

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

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

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

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

Om de samenhang binnen het pakket inzichtelijk te maken zijn door Rijk en regio de initiatieven gekoppeld aan de verschillende gebieden en verdeeld over de thema's OV, fiets, auto, logistiek en gedrag. Tegelijkertijd streven Rijk en regio naar inzet op versterking van het OV- en fietsnetwerk in relatie tot verstedelijking.
Er is ook ruimte voor gedragsmaatregelen, waarvan de praktische uitvoering is belegd bij twee uitvoeringsorganisaties: de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland. Slimme bereikbaarheidsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting wordt mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement) en door technische maatregelen (dynamisch verkeersmanagement).

3.2 Programma's Openbaar Vervoer

Versnelling tram Den Haag en Rotterdam

Aanleiding	: Gebiedsprogramma MIRT, Slim en Schoon naar Scheveningen, OV Plan Den Haag schaalsprong 2040, OV plan Rotterdam 2040, Systeemknoppen OV, Kadernota OV, jaarlijkse vervoerplannen
Top-eis	: Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO_2-reductie
Thema	: Reistijdverkorting, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering
Planning	: Verkenning gereed 2019. Realisatiefase korte termijnmaatregelen t/m 2022
Investering	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen (deels via KTA)
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag c.q. RET en Rotterdam

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

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

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

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

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

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

Inframaatregelen NRR en AROV (Den Haag en omgeving)

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

Netwerk RandstadRail (NRR) heeft als doel bij te dragen aan een zeer goede OV-bereikbaarheid in de regio Den Haag. De opgave is om het gebruik van openbaar vervoer met 40% te laten groeien tot 2020 ten opzichte van 2010. Deze reizigersgroei is mede mogelijk door de inzet van nieuw, breder trammaterieel.
Het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) heeft als doel het OV sneller te maken door knelpunten weg te nemen of trajecten te stroomlijnen. NRR en AROV zijn met elkaar verweven.
De meeste van de haltes van de tramlijnen 2, 9, 11, 15 en 17 zijn gereed gemaakt voor dat bredere materieel en hebben een comfortabele inrichting en actuele reisinformatie gekregen. Het grootste deel van de projecten ligt binnen de gemeente Den Haag, daarom is er met de gemeente en HTM een structurele samenwerking voor al deze projecten ingericht.

R-Net

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

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

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

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

3.3 Programma's Autoverkeer

Aansluitingen HWN/OWN

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

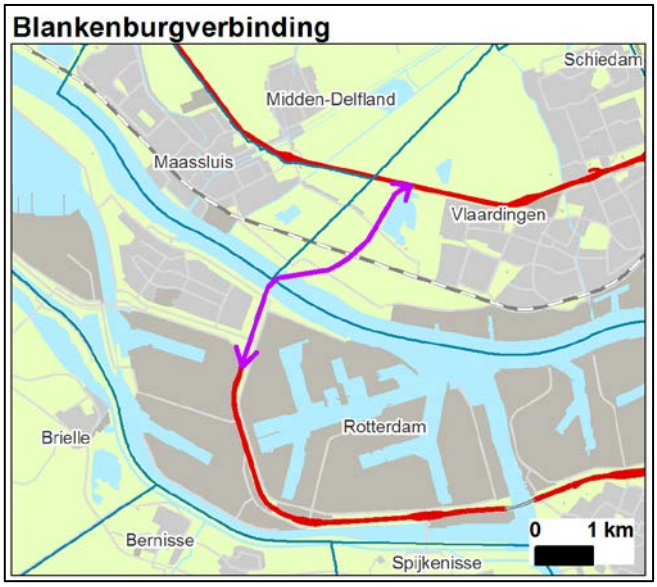
Het aansluitingenprogramma HWN (Hoofdwegennet)-OWN (Onderliggend wegennet) richt zich op het verbeteren van het samenhangend netwerk, door maatregelen te treffen aan de op- en afritten van en naar de rijkswegen waar reeds knelpunten spelen dan wel op (korte) termijn knelpunten worden voorzien. Voor de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

Prioritaire aansluitingen	**Beperkt probleem en oplossing**	**Geen of beperkt probleem, maar op middellange termijn wel**
• A4 Den Haag zuid • A4 Rijswijk • A15 Hartelweg • A15 Aveling • A4/N11	• A4 Rijswijk centrum • A4 Plaspoelpolder • A13 Kruithuisweg • A15 Groene Kruisweg • A15 Reeweg • A29 Hellegatsplein	• A15 Harmsenknoop • A15 IJsselmondse Knoop • A20 Vlaardingen • A20 Vlaardingen west

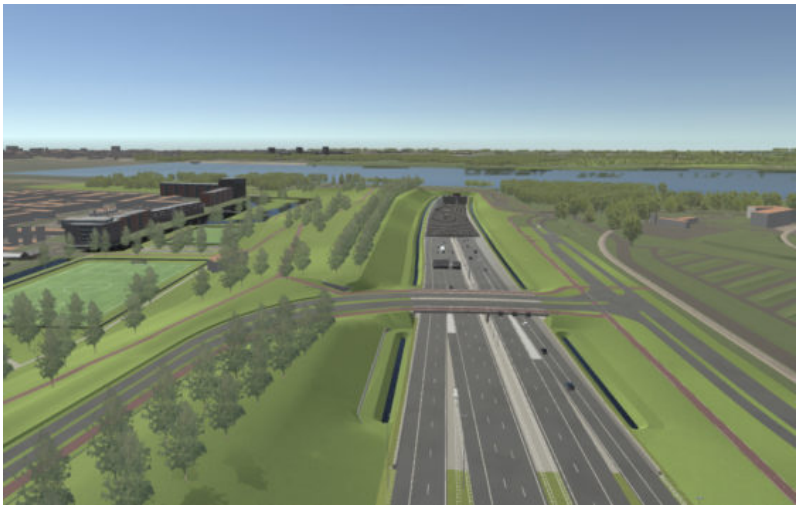
Verdere besluitvorming over uitwerking en realisatie is voorbehouden binnen het programma.

Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)

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



Rijkswaterstaat legt de Blankenburgverbinding aan: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg. De tunnel komt ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Door de regionale en lokale partijen is een Kwaliteitsprogramma opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door onder meer het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook gaat het programma over extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken. Dit programma wordt uitgevoerd onder de naam Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland.
Het ministerie van I&W draagt € 22,7 miljoen bij aan het programma, plus € 3 miljoen aan het BTW-compensatiefonds. Dit bedrag wordt toegevoegd aan de BDU-uitkering aan de MRDH en door de MRDH aan de partijen versterkt. Vanuit haar reguliere BDU verstrekt de MRDH ook bijdragen aan enkele projecten, waaronder de reeds aangelegde ongelijkvloerse kruising Marathonweg. Deze bijdragen zijn opgenomen in de projectenlijst kleine en grote projecten.



3.4 Programma's Fiets- en ketenmobiliteit

Metropolitane fietsroutes

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

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

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

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

3.5 Programma's ITS en innovatie

Automated Vehicles Last Mile

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

Het Innovatienetwerk Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) is een samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en ondernemers in de regio, gericht op economische en technologische innovatie in automatisch vervoer en verbetering van de bereikbaarheid en efficiëntie van het vervoerssysteem. Het Innovatienetwerk stimuleert, faciliteert en onderneemt activiteiten op het gebied van automatisch vervoer, met als einddoel de toepassing daarvan. Het Innovatienetwerk AVLM richt zich op collectief vervoer en collectieve last mile oplossingen.
De doelstelling van het Innovatienetwerk AVLM is de regio te ontwikkelen tot een internationaal toonaangevend onderzoeks- en praktijkgebied. Dat doen we door het realiseren van AV-vervoersoplossingen én het creëren van een innovatieve test- en research-omgeving voor automatisch rijden. Het Innovatienetwerk AVLM verbindt en brengt innovatie van idee, via onderzoek, simulaties en labtesten naar praktijktesten uiteindelijk tot operationele toepassing in het vervoerssysteem van de regio Rotterdam Den Haag.
De MRDH stimuleert deze ontwikkelingen door subsidies te verlenen aan acht projecten, welke in de bijlagen zijn beschreven.

4. Infrastructuurprojecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

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

Wegenstructuur
Op korte termijn wordt veel geïnvesteerd in uitbreiding van het wegennet in de MRDH. De nadruk ligt daarom de komende tijd op het beter benutten van het samenhangende wegennet. Tegelijk is het noodzakelijk dat we ons oriënteren op de ontwikkeling op lange termijn in relatie met verstedelijking en de mobiliteitstransitie (CO_2-reductie).

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

4.1 Verkenningen

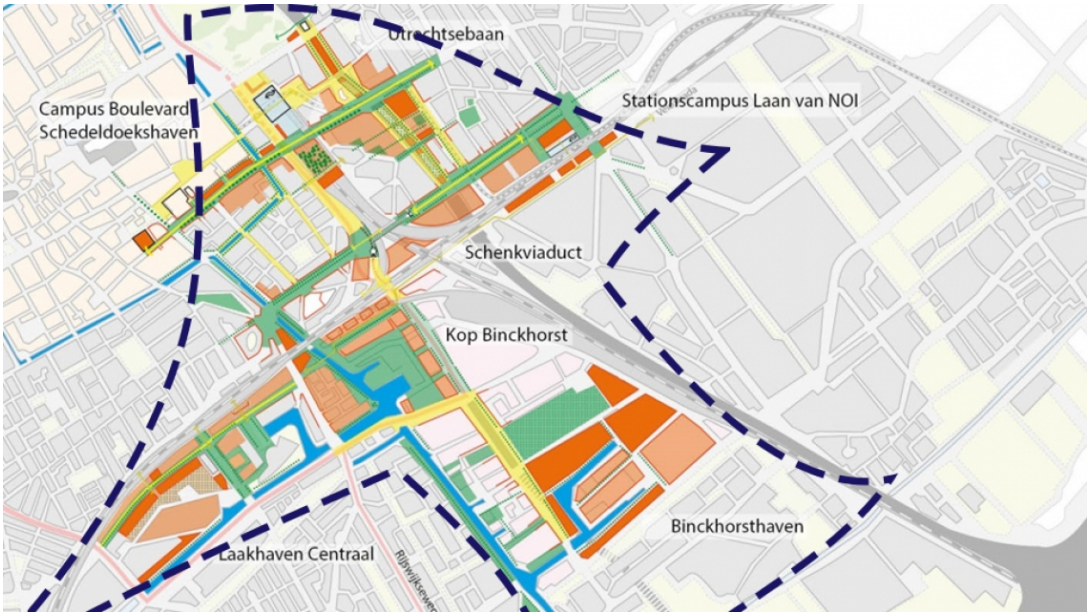
MIRT verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID/Binckhorst

Aanleiding : Gebiedsprogramma MIRT, OV plan Schaalsprong Den Haag 2040
Top-eis : Concurrerende economie, Kansen voor mensen, duurzame regio
Thema : Verstedelijking, reistijdverkorting, capaciteitsvergroting, CO_2-reductie
Fase: : Verkenning
Planning : Verkenning gereed eind 2019, realisatie 1e fase no regretpakket 2020-2025
Investering : Circa € 419 miljoen (no regret € 137 miljoen)
Bijdrage MRDH : Indicatie € 63 miljoen
Rol MRDH : Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Den Haag

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

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

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



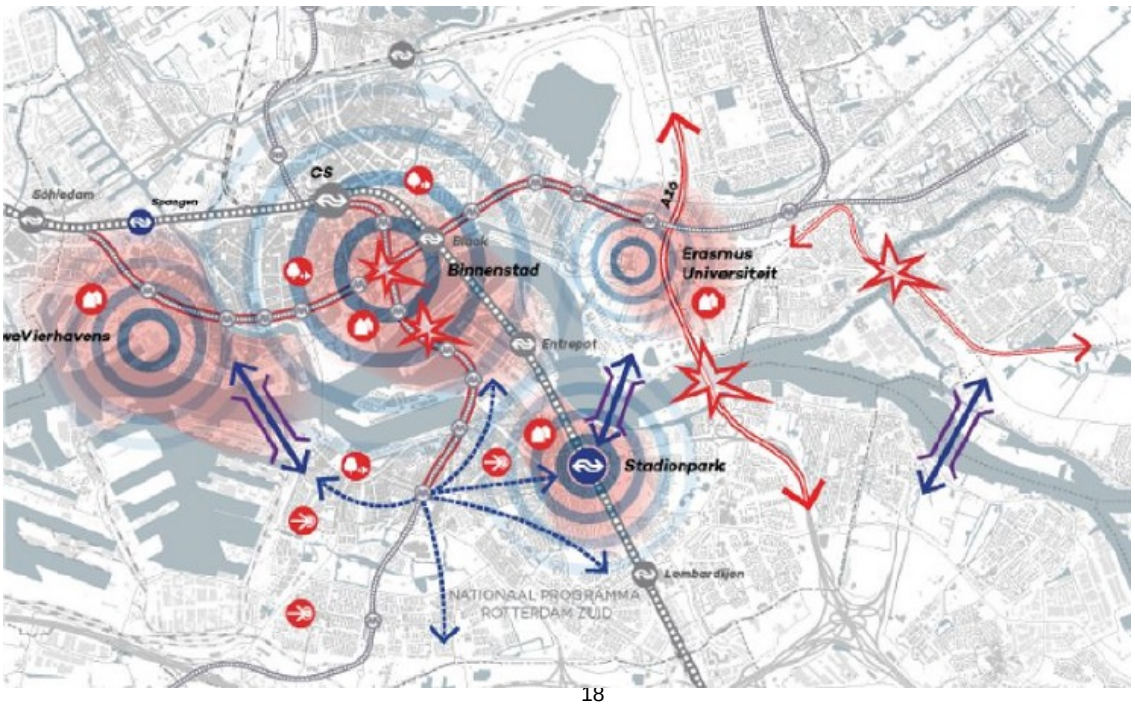
MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam, inclusief benuttingspakket

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

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

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

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



Werkplaats Metropolitaan OV, verstedelijking en economie

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

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

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

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

MIRT Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland

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

De ‘Integrale gebiedsuitwerking ruimtelijke en logistieke invulling Greenport 3.0 Westland’ richt zich op de ruimtelijk-logistieke aspecten die de netwerkkracht versterken van de Greenports in samenhang met de mainports Rotterdam en Schiphol. De gebiedsuitwerking is nodig om te kunnen bepalen wat de opgaven zijn voor de bereikbaarheid van het glastuingebied in 2030-2040. Er wordt gebruik gemaakt van de toekomstbeelden van de Rotterdamse haven en de toekomstbeelden van het foodcluster in de Waal-Eemhaven, met als onderdeel de Coolport.
Dit moet leiden tot een voorstel voor een adaptieve aanpak van de bereikbaarheid in het Westland, met voorstellen voor bekostiging en afspraken tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstituten.
De gebiedsuitwerking wordt opgesteld in samenwerking met Hoogheemraadschap van Delfland, het Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Midden-Delfland, MRDH, gemeente Westland, Rijk (BZK, EZK, I&W) en de provincie Zuid-Holland.
Er wordt gewerkt aan drie producten:

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

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

MIRT Gebiedsuitwerking Voorne-Putten

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

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

In november 2018 wordt de probleemanalyse afgerond en wordt bepaald welke oplossingen en/of maatregelpakketten onderzocht moeten worden op hun doelbereik.
De afronding van de gebiedsuitwerking is voorzien eind maart 2019. De resultaten van de gebiedsuitwerking inclusief beoogde vervolgstappen zullen, als onderdeel van het Gebiedsprogramma, voorgelegd worden in het BO MIRT van het najaar 2019.

MIRT: Gebiedsuitwerking Zoetermeer – Rotterdam – Den Haag

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

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

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

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

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

OV ontwikkelingen Oeververbindingen Rotterdam tot 2030

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

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

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

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

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

Frequentieverhoging E-lijn en RandstadRail lijnen 3 en 4

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

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

OV ontwikkelingen

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

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

Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden

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

Den Haag zuidwest, Westland, Rijswijk Delft

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

Rotterdam-Alexander-Delft

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

Verkenning Schaalsprong metropolitaan OV 2025-2040

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

Het openbaar vervoer in Rotterdam en Den Haag kent een goede oppervlaktedekking. Het voldoet momenteel goed voor stedelijke verplaatsingen, maar is wel traag. Met de voorziene inwonersaanwas en de ambitie om de reisafstand tussen wonen en werken binnen de regio te beperken tot drie kwartier, is een verkenning gemaakt van te nemen maatregelen voor de OV-infrastructuur. de groei van passagiers door inwonersaanwas en door het verschuiven van auto naar OV, een goede bereikbaarheid van de economische toplocaties, en snellere verbindingen tussen wonen en werken.
De zuidelijke Randstad groeit tot 2040 met circa 160.000 nieuwe woningen die langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Rotterdam-Dordrecht) en het metropolitaan OV worden gebouwd. De belangrijkste economische toplocaties liggen hier eveneens langs. Een prognose is dat het OV-gebruik jaarlijks met gemiddeld 3% groeit wat gelijk is aan een verdubbeling in 2040 ten opzichte van 2017. Tot 2030 past het nog, maar daarna dreigt er onvoldoende capaciteit in centraal Rotterdam, Den Haag, op de E-lijn, het samenloopdeel en op de spoorlijn Den Haag-Leiden.

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

Slim en schoon naar Scheveningen

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

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

Knooppunt Delft Zuid

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

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

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

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

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

4.2 Planstudies

Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid

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

Het spoor tussen de haltes Laan van NOI en Leidschenveen wordt nu door zowel de tramlijnen naar Zoetermeer als naar Rotterdam gebruikt, het zogenaamde samenloopdeel. Het gaat specifiek om het baanvak Laan van NOI – Voorburg 't Loo –Leidschendam-Voorburg – Den Haag Forepark. Hier rijden metro's van de E-lijn en light-railtrams lijn 3 en lijn 4 gezamenlijk in een hoge frequentie over hetzelfde spoor.

Op termijn is er vanwege de groei van het aantal passagiers een frequentieverhoging nodig van 18 naar 24 trams per uur tussen Den Haag en Zoetermeer; voor de richting Rotterdam zijn de 6 metro's per uur vooralsnog voldoende.
Voor het verhogen van de frequentie op het samenloopdeel moet de dienstregeling en de spoorbeveiliging worden aangepast, en tevens moet het mogelijk worden om trams en metro's gelijktijdig te laten halteren op enkele van de haltes. De storingsgevoeligheid moet lager worden door kleine inframaatregelen en operationele maatregelen bij de vervoerders en de beheerder.

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

Treinsporen station Schiedam centrum

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

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

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

- meer robuustheid te creëren op de sporen tussen Den Haag en Rotterdam door een hogere treinfrequentie per 2025;
- behoud van de Intercity-status van station Schiedam Centrum;
- een betekenisvolle stap te zetten naar volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam;
- alle perrons op Schiedam Centrum te blijven gebruiken;
- het gebruik van de Hoekse Lijn sporen te continueren door ze te integreren in het spoortraject Den Haag-Rotterdam;
- de aanlanding van de Eurostar op perron 1 van Rotterdam Centraal goed te regelen.

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

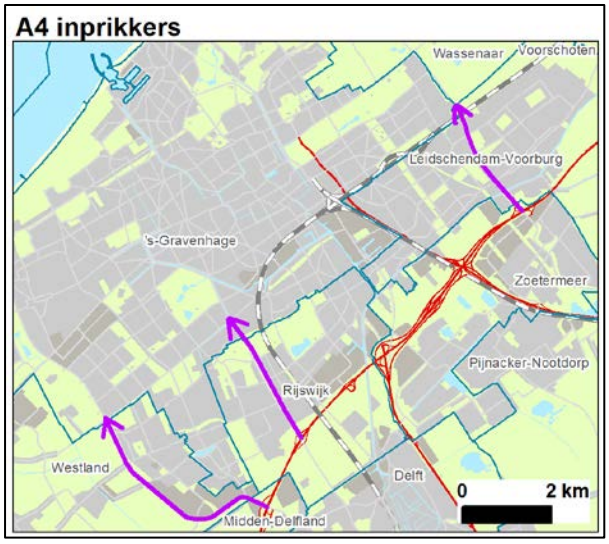
4.3 Uitwerkingen

A4 Passage Poorten en Inprikkers

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

Op 12 november 2012 hebben het Rijk, provincie Zuid-Holland (PZH) en het Stadsgewest Haaglanden (met als rechtsopvolger de MRDH) het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' getekend. Daarin zijn afspraken gemaakt over de realisatie en financiering van een samenhangend pakket aan infrastructuurprojecten die de bereikbaarheid van de Haagse regio moet verbeteren. Deze projecten zijn essentiële schakels zijn in het netwerk van de Zuidvleugel en van belang voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in dit deel van de regio. De maatregelen uit dat pakket worden tot 2028 uitgevoerd. De deelprojecten betreffen:

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



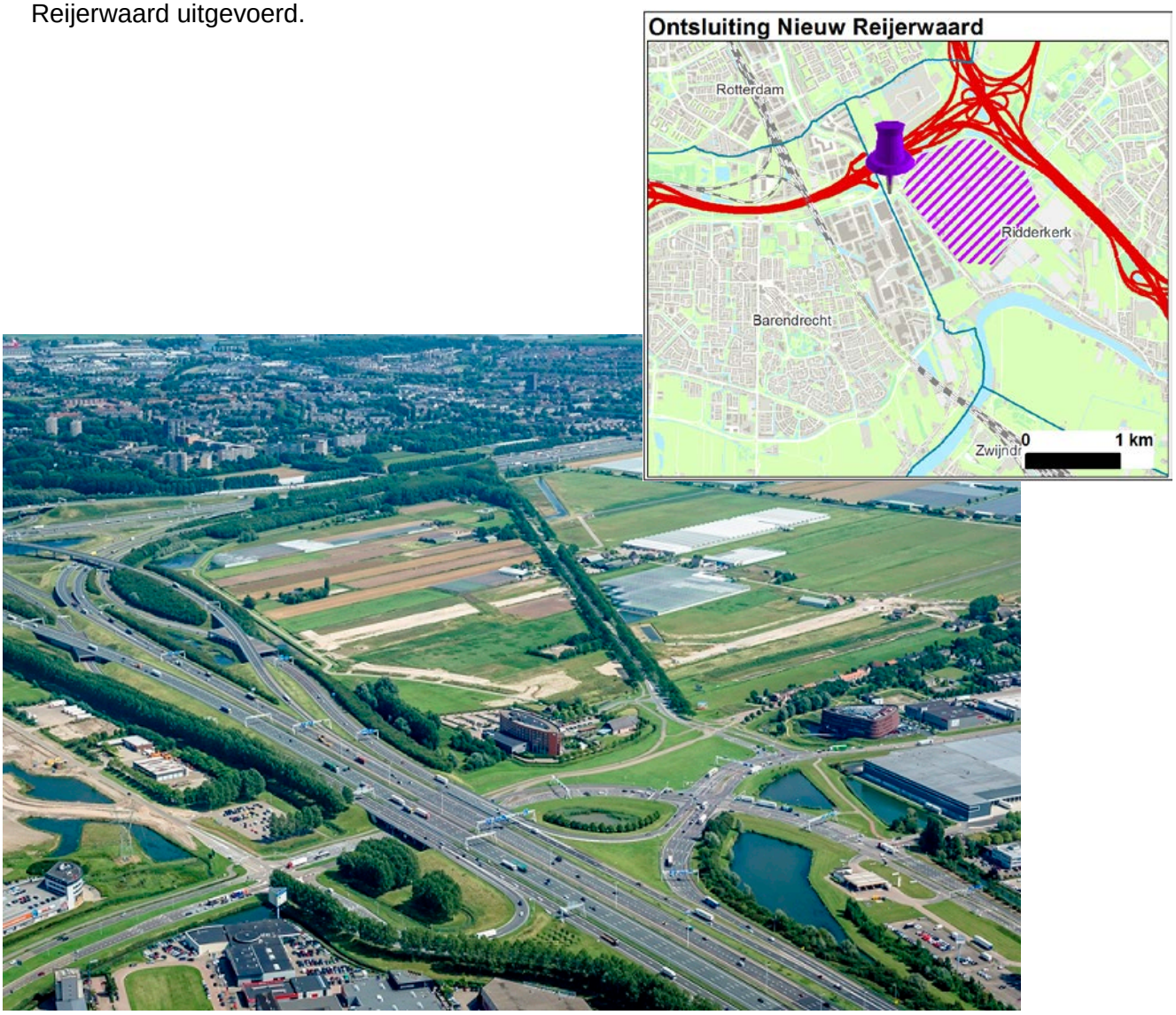
Het ministerie van IenW betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief het vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen Beatrixlaan en Den Hoorn en aanpassingen aan de N14. De provincie Zuid-Holland neemt maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute. Realisatie vindt plaats voor 2020.
De MRDH, de gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg.
Voor de Prinses Beatrixlaan is een alternatief voorstel uitgewerkt waar de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit over heeft genomen.
Alle deelprojecten doorlopen momenteel de planuitwerkingsfase. Op korte termijn wordt de voortgang en planning per deelproject in beeld gebracht.

Nieuw Reijerwaard

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

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

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



Hart van Zuid (Rotterdam)

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

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

Frequentieverhoging E-Lijn - keerspoor Pijnacker

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

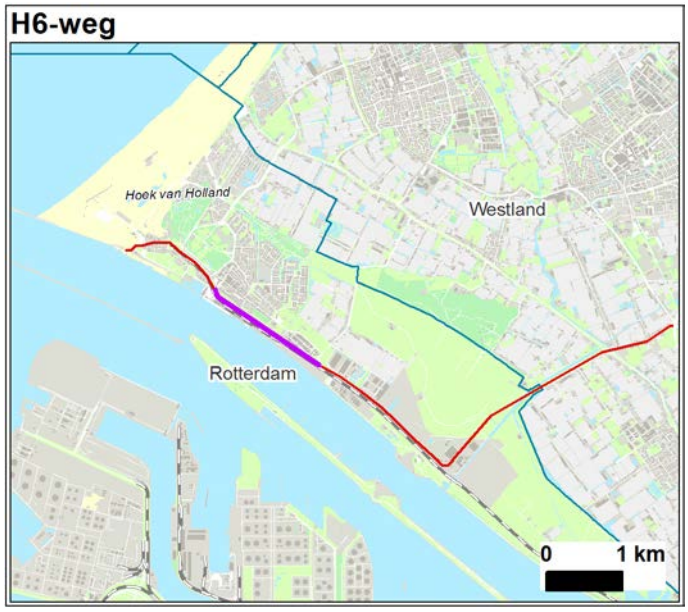
Door de toename van het aantal passagiers op de E-lijn, wordt de bezettingsnorm tussen Berkel-Westpolder en Rotterdam CS overschreden. In de ochtendspits zijn extra ritten nodig, maar omdat er geen noodzaak is tot extra capaciteit tussen Pijnacker en Den Haag CS, is een keervoorziening bij Pijnacker-Zuid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

4.4 Realisatie

H6-weg (Hoek van Holland)

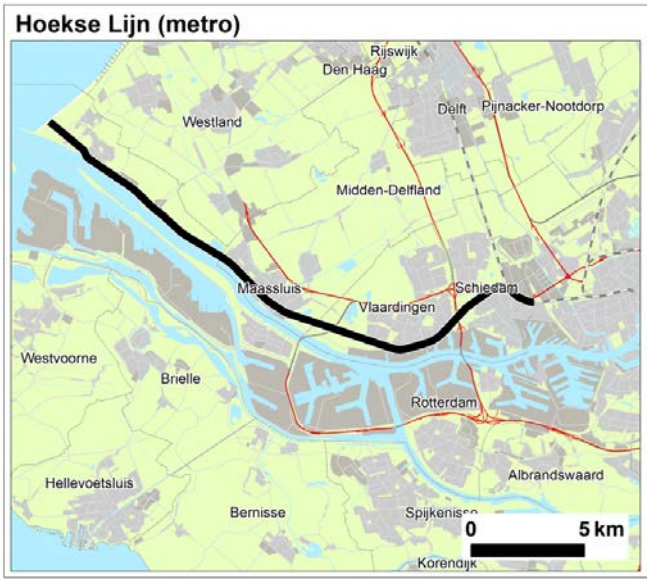
Aanleiding :
Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase : Realisatie
Planning : Gereed in 2020
Investering : € 17,7 miljoen
Bijdrage MRDH : € 8,6
Rol MRDH : Subsidieverlener

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



Hoekse Lijn (Noordoever van de Maas)

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



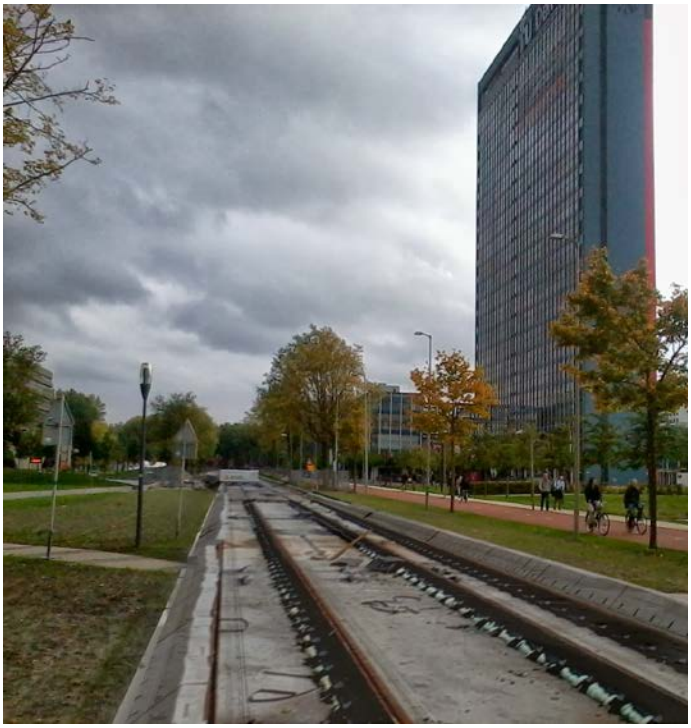
Het project Hoekse Lijn omvat de ombouw van het bestaande tracé tussen Schiedam en Hoek van Holland van een gewone spoorlijn naar een moderne metro. Aan het einde van de lijn, in Hoek van Holland, wordt een kilometer nieuw spoor aangelegd met een nieuw station ‘Hoek van Holland Strand’.

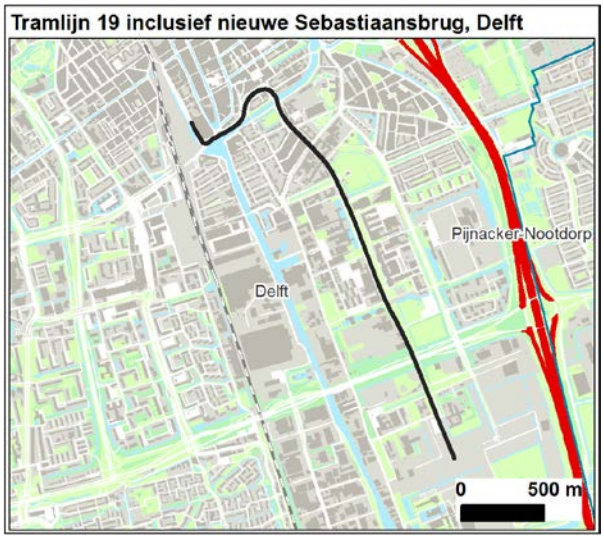
In Schiedam sluit de Hoekse Lijn aan op metrolijn B naar Nesselande. Door de koppeling aan het Rotterdamse metronet wordt het hart van Rotterdam via de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis verbonden met het strand van Hoek van Holland. Na de ombouw stijgt naar verwachting het aantal reizigers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

Tramlijn 19 Delft

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

De aanpassingen aan tramlijn 19 hebben de komende jaren alleen nog betrekking op het tracé in Delft. Ter hoogte van de spoortunnel wordt het tramspoor op een definitieve locatie gelegd. Na realisatie van de Sebastiaansbrug kan aansluiting plaatsvinden op het al aangelegde tramspoor in de TU-campus in Delft.

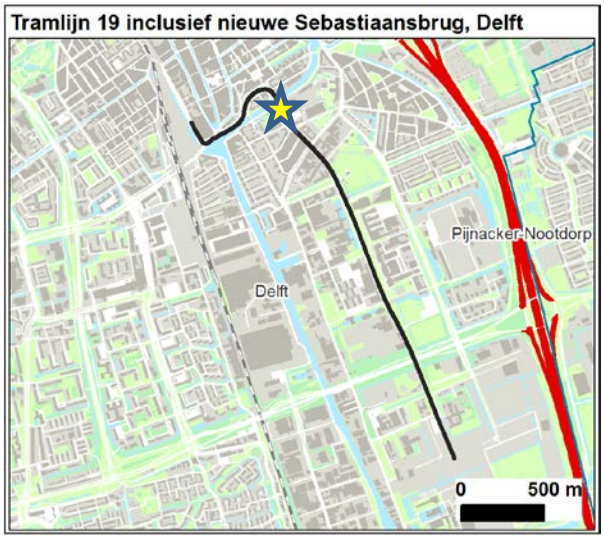




Sint Sebastiaansbrug te Delft

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

De nieuwe Sint Sebastiaansbrug vervangt de huidige brug. De nieuwe brug zorgt voor een veilige en vlotte verbinding tussen het centrum en de TU-wijk.
De huidige brug is in slechte staat en vertoont scheuren. De brug is daardoor ook niet geschikt voor de aanleg van de trambaan voor tramlijn 19, die naar TU Delft Campus gaat rijden. De nieuwe brug wordt een basculebrug op dezelfde locatie als de huidige brug en krijgt net als de oude brug een doorvaarthoogte van 4,5 meter.



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

Knooppunt Alexander Rotterdam

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

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

Met de opwaardering zal de reiziger centraal staan. Er komt een integratie van het metro- en treinstation tot één gebouw met korte overstapmogelijkheden. Het treinperron (richting centrum) wordt met een bypass over het treinspoor kortgesloten met het metroperron richting centrum. Hierdoor hoeft de grote stroom reizigers die deze overstap maakt, het metrospoor niet meer gelijkvloers te kruisen.
Het OV-knooppunt wordt transparant, herkenbaar, toegankelijk, sociaal veilig en levendig. De herkenbaarheid van de oostelijke entree van de treinperrons wordt vergroot waarbij de aansluiting op het openbaar gebied verbetert. Het nieuwe stationsgebouw wordt ingebed in de directe omgeving en de openbare ruimte. Er komen goede aansluitingen op andere ketenvoorzieningen zoals de bus, fiets, P+R en te voet.

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

Station Lansingerland –Zoetermeer (BleiZo)

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

Sinds enkele jaren wordt gewerkt aan de totstandkoming van station Bleizo, een nieuw NS-station op de spoorlijn Den Haag - Gouda - Utrecht op de grens van de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland als onderdeel van de nieuwe vervoersknoop. Hier komen trein, RandstadRail, buslijnen, fietspaden, een P+R en fietsparkeren op een hoogwaardig knooppunt bij elkaar. Dit biedt grote kansen voor ruimtelijke ontwikkeling. De oplevering voorzien we mei 2019. De maximale bijdrage van de MRDH bedraagt € 56,8 miljoen. Daarnaast betaalt de MRDH een eenmalig bedrag van ruim € 5,5 miljoen aan de NS inzake haltering.

Tramlijn 1 Scheveningen-Delft, no-regrets

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

Tramlijn 1 verbindt de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Delft en moet voor 2024 geschikt zijn voor RandstadRail-materieel. De werkzaamheden zijn gericht op het aanpassen van de perrons voor breed materieel, het opheffen van conflicten in het profiel van vrije ruimte en het verbeteren van de halte-toegankelijkheid.

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

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

Rotterdamsebaan (Rijswijk, Den Haag)

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

De Rotterdamsebaan is een verbinding tussen knooppunt Ypenburg en de Centrumring van Den Haag. De Rotterdamsebaan wordt aangelegd als boortunnel onder Voorburg-West en sluit aan op de Binckhorstlaan. De verbinding is nodig vanwege de problematische bereikbaarheid van de centrale zone van Den Haag en de verwachte economische ontwikkelingen. Na de openstelling medio 2020, verbetert de leefbaarheid in Voorburg en langs de Haagweg te Rijswijk. De totale kosten voor dit project bedragen € 497 miljoen.

Fietsviaduct A4 bij Ypenburg (Den Haag)

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

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

Wanneer de verbinding over de A4 klaar is, is ook het fietspad dat vanaf het viaduct naar de Westvlietweg gaat lopen klaar. Vanaf de Westvlietweg kunnen fietsers richting Voorburg, Rijswijk en Den Haag Centrum.
Aan de zijkanten van het viaduct worden twee meter hoge windschermen aangebracht om de fietsers beschutting te geven.

Begin 2020 moet het viaduct klaar zijn.

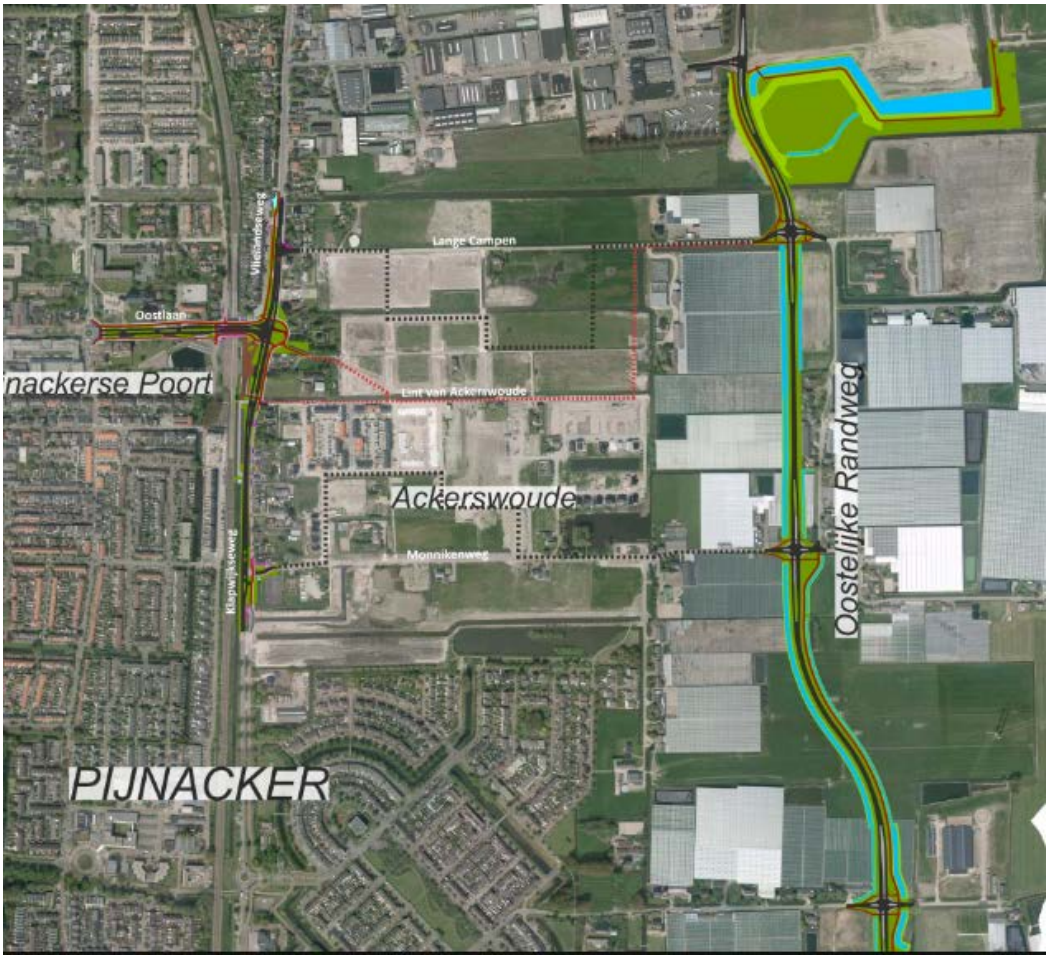
Oostelijke Randweg (Pijnacker)

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

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

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

Naar verwachting is begin 2020 de gehele weg gereed.



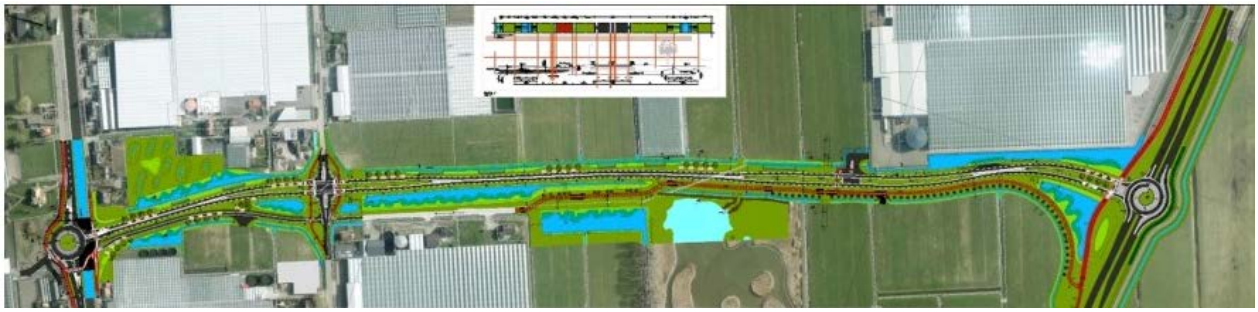
Komkommerweg (Pijnacker)

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

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

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

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

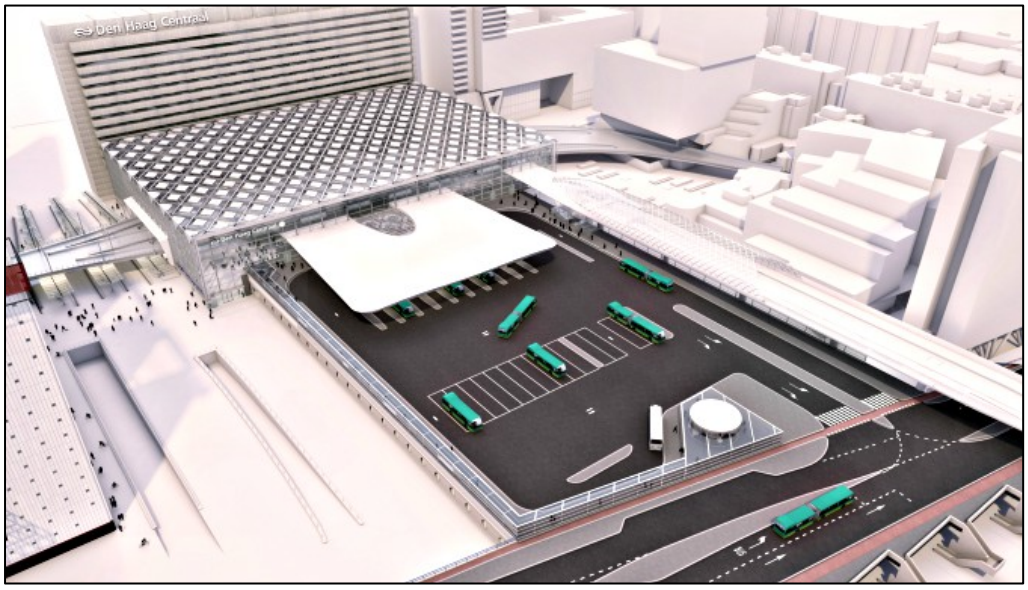


Busplatform Den Haag Centraal

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

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

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



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

Fiets/voetgangerstunnel station Delft Zuid

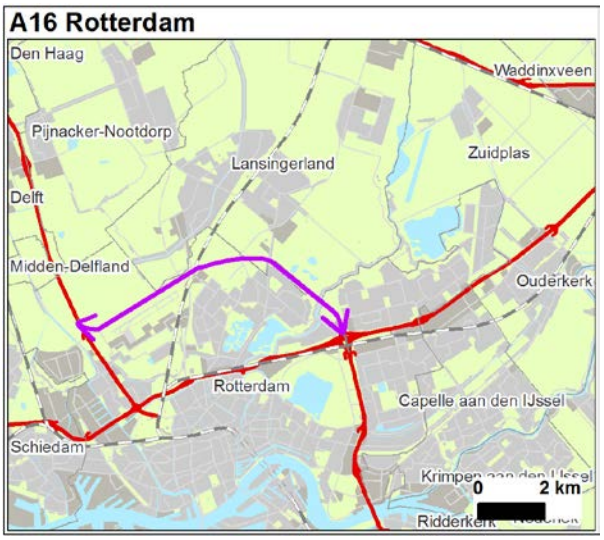
Aanleiding	:
Top-eis	:
Thema	:
Fase	: Realisatie
Planning	: Start uitvoering eind 2019
Investering	: € 8,4 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 7,6 miljoen (inclusief indexering), overig deel gemeente Delft
Rol MRDH	: Subsidieverlener

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

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

A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

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



Dit project omvat de realisatie van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en de A16. De weg wordt voor een groot gedeelte aangelegd op de huidige locatie van de N209 langs Rotterdam-The Hague Airport. Vanaf de Bergweg-Zuid tot en met de Rotte wordt de weg aangelegd in een half-verdiepte tunnel door het Lage Bergse Bos. Met de aanleg van dit deel van de A16 verbeteren de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Rotterdam en het noordelijke deel van de Rotterdamse regio, verbetert de doorstroming op de A13 en A20 en wordt het onderliggend wegennet voor een groot gedeelte ontlast. De MRDH heeft in 2017 in totaal € 64,9 miljoen beschikbaar gesteld voor extra maatregelen ten behoeve van een goede inpassing van de weg, waaronder een akoestisch landschap, de tunnel op maaiveld en een recreaduct.

Bijlagen

Bijlage A: Grote projecten

Bijlage B: Kleine projecten
- B1: Lopende subsidies kleine projecten
- B2: Aanmeldingen 2019 kleine projecten
- B3: aanvragen in behandeling per 31 december 2018

Bijlage C: Korte termijn Aanpak (KTA) 2019

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

Bijlage E: R-net

Bijlage F: ITS-projecten

Bijlage G: Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland

Bijlage H: In 2018 afgeronde projecten

Bijlage I: UAB beleidsuitwerking

Bijlage J: Afkortingen

Bijlage A Grote projecten

Een project is groot als de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 5 miljoen exclusief btw voor OV-projecten en hoger dan € 10 miljoen voor alle andere projecten. In de bijgevoegde lijst zijn zowel lopende beschikkingen als verkenningen en planstudies opgenomen, stand per 31 december 2018. Er zijn vier redenen om de grote projecten apart te benoemen en inzichtelijk te maken:

- ze beslaan een substantieel deel van de investeringsruimte;
- de investeringen hebben een kasritme dat over meerdere jaren is gepland, waardoor de investeringsruimte in latere jaren beperkt kan worden;
- de investeringen zijn vaak gelabeld aan één gemeente of partij, maar het belang is over het algemeen groter;
- de impact op de investeringsruimte binnen de begroting is groot.

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

Proj nr.	Projectnaam	Aanvrager	Cat.	Subsidie	Al betaald	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	NRR (Netwerk RandstadRail)-projecten, excl BleiZo en HSE	MRDH	OV	112.951.671	91.992.903	20.958.768							
	Tailtrack Westvest (*) te Delft	Spoorzone/MRDH	OV	4.700.000	3.942.751	757.249							
	AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer)-projecten, excl BleizZo en HSE	MRDH	OV	109.656.243	80.568.326	22.076.774					7.011.144		
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (exclusief Sebastiaansbrug)	MRDH	OV	51.068.950	34.681.083	5.782.428	6.940.823	3.664.616					
18OMR0451	Tramlijn 19 Sint Sebastiaansbrug (inclusief bijdragen PZH en Delft)	MRDH	OV	26.400.000	8.136.858	15.361.936	2.901.206						
16OZO0027	Vervoersknooppunt Bleizo	Zoetermeer	OV	56.980.000	47.500.000	9.480.000							
16ONS0037	Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)	NS stations	OV	7.713.000	3.856.500	1.928.250	1.928.250						
17ODH0299	Busplatform Den Haag Centraal (BBV)	Den Haag	OV	6.699.000	3.349.500	3.349.500							
SRREO03053	Systeemsprong Sneltramtraject	RET	OV	13.730.000	5.000.000	8.730.000							
18ORE0357	Frequentieverhoging E-lijn	MRDH	OV	9.050.000		2.000.000	3.000.000	4.050.000					
	Hoekse Lijn (**)	Rotterdam	OV	403.884.200	312.608.886	38.431.711	38.431.711	14.411.892					
02ADG001	Rotterdamsebaan	Den Haag	VMWS	496.571.663	230.244.557	118.572.179	102.804.042	44.950.885					
10APP001	Komkommerweg fase 1	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	5.454.987	3.011.757	2.443.230							
14APP001	Komkommerweg fase 2	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	6.668.616	5.997.884	670.732							
18FPN0408	Komkommerweg fase 3 fietstunnel	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	1.811.616		1.811.616							
13APP001	Oostelijke Randweg fase 2	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	5.000.000	3.750.000		1.250.000						
HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	Hellevoetsluis	VMWS	5.450.000	4.360.000	1.090.000							
18WNR0438	Reconstructie IJsselmondse knoop	GR Nieuw Reijerwaard	VMWS	5.250.000			2.625.000	2.625.000					
18WRO0418	H6-weg	Rotterdam	VMWS	8.600.000		4.300.000	4.300.000						
17FDH0226	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	Den Haag	FKM	8.888.500	4.444.250	2.222.125	2.222.125						
18FPR0380	Fietstunnel station Delft Zuid (incl. indexering)	ProRail	FKM	7.840.000	7.400.000	440.000							
	Stadstram	MRDH	OV	13.720.600	12.111.865	1.100.000	508.735						
	Brandveiligheid metrostations	MRDH	OV	12.000.000	10.000.000	2.000.000							
	Tramlijn 1	MRDH	OV	14.500.000	622.486	6.164.200	5.000.000	2.713.314					
	Samenloop RandstadRail	MRDH	OV	10.000.000		1.000.000	4.000.000	3.000.000	2.000.000				
	Hart van Zuid	Rotterdam	OV	12.000.000		6.000.000		6.000.000					
	Bedieningsovereenkomst station Bleizo (incl. raming indexering)	NS	OV	5.800.000		5.800.000							
	Aansluiting 4-sporigheid Schiedam	MRDH	OV	7.500.000		2.500.000	2.500.000	2.500.000					
	HOV baan naast Rotterdamsebaan	Den Haag	OV	13.400.000						13.400.000			
	A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering, BTW en bijdrage PZH)	Den Haag	VMWS	17.975.206					17.975.206				
	A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering, BTW en bijdrage I&W)	Rijswijk	VMWS	25.338.567					4.900.000		20.438.567		
	Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland (ex aanmeldingen/beschikkingen)	MRDH	VMWS	22.745.455	3.136.870	19.608.585							
	(*) = voorheen onderdeel van NRR (**) = inclusief toekomstige prijspeilcorrecties			**1.509.348.274**	**876.716.476**	**304.579.283**	**178.411.892**	**83.915.707**	**24.875.206**	**13.400.000**	**27.449.711**	**0**	**0**

Bijlage B1 Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger

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

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

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

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

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

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

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

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

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	04-01-2018	um beschikking
De Verkeersonderneming	SRVOF03052	Voorbereidingskosten netwerkversterkingen (BBV)	VMWS	1.212.777	01-10-2015
De Verkeersonderneming	SRVOX02675	Werknemersaanpak (BB) SRVOX02675	VMWS	682.000	21-05-2013
De Verkeersonderneming	SRVOD02818	ITS Rotterdam (BB41) SRVOD02818	VMWS	696.500	01-10-2015
De Verkeersonderneming	SRVOX03007	Aanpak bezoeken 2015-2017 (2015) (BBV)	VMWS	345.000	02-06-2015
De Verkeersonderneming	17VWO0352	Spitsreductie vrachtverkeer (BB)".	VMWS	316.513	18-02-2018
De Verkeersonderneming	17VVO0237	HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV)	VMWS	241.300	29-11-2017
De Verkeersonderneming	16MVL0055	Campagne Filedier 2015-2017 (2016/2017) (BBV)	VMWS	35.000	23-09-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0059	Systeemsturing en ITS (BBV)	VMWS	84.300	16-09-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0119	Beinvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014)	VMWS	40.000	13-10-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0060	Moving Traffic A20 deelprj. onderz./ analyse (RTD-BBV-027)	VMWS	75.625	23-09-2016
De Verkeersonderneming	16DVO0148	PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling	VMWS	662.500	28-12-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0143	Stimuleren rijgedrag stakeholders en doelgroepen RTD-BBV-031	VMWS	107.500	28-12-2016
De Verkeersonderneming	16DMR0068	ITS BBV verkeersonderneming HGL-SGH-020	VMWS	38.975	
De Verkeersonderneming	17WVO0175	Logistiek 2016 (RTD-BBV-008)	VMWS	130.000	08-03-2017
De Verkeersonderneming	18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	OV	421.250	28-06-2018
De Verkeersonderneming	18MVO0431	KTA2 Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	1.521.226	
De Verkeersonderneming	18MVO0432	KTA5.1 Gebruik Netwerken - Rijgedrag	VMWS	651.804	
De Verkeersonderneming	18MVO0433	KTA4 Logistieke Efficiency 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	1.148.880	
De Verkeersonderneming	18MVO0439	Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (deel 2018) (RTD-BBV-003)	VMWS	3.650.000	
De Verkeersonderneming	18MVO0440	Pva Logistiek deel 2017-2018 (BBV)	VMWS	1.860.000	
Totaal De Verkeersonderneming				**13.921.150**	
Havenbedrijf Rotterdam	HBHBO03060	Ponton Willemsbrug	OV	800.000	17-02-2016
Havenbedrijf Rotterdam	16OHA0178	Fietsvoetverbinding Schiedam-Heijplaat (RTD-BBV-007)	OV	157.500	17-05-2017
Havenbedrijf Rotterdam	18MHA0377	CAR routes gedeelte Suurhoffbrug Dintelhavenbrug RTD-BBV-028	VMWS	334.500	31-10-2018
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				**1.292.000**	
HTM Personenvervoer N.V	17OHT0293	Planstudie Remise Haaglanden Zuid incl. haalbaarheidsstudie Remise Scheveninge	OV	600.000	
HTM Personenvervoer N.V	18OHT0481	Bushalte lijn 28 Norfolkterrein	OV	51.500	04-12-2019
Totaal HTM exploitatie				**651.500**	
RET NV	REREM02762	Stadstram voorfinanciering engineering	OV	78.500	
RET NV	REREO03056	Voorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt	OV	175.000	
RET NV	10TDG999	HSE	OV	55.390	
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	16TRE0166	Inhaalslag geleidelijnen Tramplushaltes Rotterdam	OV	381.000	
RET NV	16ORE0177	Proefbedrijf Hoekse Lijn	OV	690.500	
RET NV	17ORE0200	Toegankelijkheid stadstram Crooswijksestraat - Pijperstraat	OV	481.000	
RET NV	17ORE0208	Naamwijziging metrostation Meijersplein	OV	70.750	21-04-2017
RET NV	17TRE0222	Toegankelijke tramhaltes Pijperstr. Boezemstr. en Boezemsingel (Stadstram)	OV	118.500	
RET NV	17ORE0223	AED's op alle metrostations	OV	97.000	

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

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

Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2019

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

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

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

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidi	2019	2020	2021	2022
Den Haag	jul-18	Soestdijkseplein	VV	2.000.000	700.000		700.000		
Den Haag	jul-18	Kruispunt Bezuidenhoutsew eg - Rijnstraat	VV	2.800.000	1.000.000		1.000.000		
Den Haag	jul-18	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schildersw ijk	VV	2.600.000	675.000	675.000			
Den Haag	jul-18	Sterfietsroute Schildersw ijk - Moerw ijk	FKM	5.000.000	2.000.000	2.000.000			
Den Haag	jul-18	Fietsvoorzieningen Spoorlaan-Westvlietw eg	FKM	140.000	56.000	56.000			
Den Haag	jul-18	Fietsvoorzieningen Scheveningsew eg (sterfietsroute Binnenstad - Schev	FKM	1.500.000	600.000	600.000			
Den Haag	jul-18	Blackspotaanpak Den Haag 2019	VV	860.000	215.000	215.000			
Den Haag	jul-18	Verkeersveiligheidsmaatregelen Westduinw eg (Statenlaan - van Bergens	VV	221.100	111.000	111.000			
Den Haag	jul-18	Schoolomgeving Den Haag 2019	VV	250.000	125.000	125.000			
Den Haag	jul-18	Reconstructie Frederik Hendriklaan en Willem de Zw ijgerlaan	VV	10.300.000	495.000	495.000			
Totaal Den Haag					**11.229.500**	**9.229.500**	**2.000.000**		
Hellevoetsluis	jul-18	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravensew eg	FKM	1.491.973	746.000	746.000			
Hellevoetsluis	jul-18	Realisatie fietsenstallingen zeven R-Net haltes Hellevoetsluis *(programma*	OV	459.886	230.000	230.000			
Hellevoetsluis	jul-18	Samenvoeging bushaltes Amnesty Internationallaan en Sportlaan *(progra*	OV	252.279	252.500	252.500			
Totaal Hellevoetsluis					**1.228.500**	**1.228.500**			
Krimpen aan den IJsse	jul-18	Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2	OV	23.226.118	4.400.000	4.400.000			
Krimpen aan den IJsse	jul-18	Fietsenstalling nieuw e bustraverse	FKM	160.000	80.000		80.000		
Krimpen aan den IJsse	jul-18	Fietsvoorzieningen van Algerabrug richting Krimpenerw aard	FKM	5.669.751	2.835.000		2.835.000		
Krimpen aan den IJsse	jul-18	Nieuw e P+R Krimpen aan den Ijssel	FKM	1.000.000	500.000		500.000		
Totaal Krimpen aan den Ijssel					**7.815.000**	**4.400.000**	**3.415.000**		
Lansingerland	jul-18	Fietsveilige rotondes	VV	2.000.000	1.000.000	1.000.000			
Lansingerland	jul-17	Fietspad Berkelsedijkje	FKM	540.000	270.000	270.000			
Lansingerland	jul-18	Vervoerknoop Rodenrijs	FKM	2.913.000	1.300.000	1.300.000			
Totaal Lansingerland					**2.570.000**	**2.570.000**			
Leidschendam-Voorbu	okt-18	Fietspaden Wijkerlaan – Rembrandtlaan	FKM	488.000	244.000	244.000			
Totaal Leidschendam-Voorburg					**244.000**	**244.000**			
Maassluis	jul-18	iVRI Maasdijk - Wilgenlei, 2 locaties *(in programma KTA 2019)*	VMWS						
Totaal Maassluis					**-**	**-**			
Midden-Delfland	jul-18	Verlichting Weidepad Maasland	FKM	70.000	35.000	35.000			
Midden-Delfland	jul-18	Fietsvoorzieningen halte Schoolstraat Den Hoorn	FKM	15.000	7.500	7.500			
Totaal Midden-Delfland					**42.500**	**42.500**			
Nissew aard	jul-17	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissew aard 2019 en 2020	VV	100.000	50.000	25.000	25.000		
Nissew aard	jul-17	Fietspad Borgtw eg	FKM	197.500	99.000	99.000			
Nissew aard	jul-18	Fietsparkeren metrostation De Akkers	FKM	244.000	100.000	100.000			
Totaal Nissew aard					**249.000**	**224.000**	**25.000**		

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidi	2019	2020	2021	2022
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Verkeersveiligheidsmaatregelen Vlielandsew eg	VV	240.000	75.000		75.000		
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Rood asfalt fietspad Delftsestraatw eg	FKM	400.000	200.000	200.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Verkeerseducatiepakket Verkeerslokaal	VV	21.100	11.000	11.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenw eg	VV	200.000	100.000	100.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Verkeersveiligheid Oranjeplein	VV	150.000	75.000	75.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-18	Rood asfalt fietspad Vlielandsew eg en Katw ijkerlaan	FKM	325.000	162.500		162.500		
Totaal Pijnacker-Nootdorp					**623.500**	**386.000**	**237.500**		
Totaal Ridderkerk									
Rijsw ijk	jul-17	Fietspad Van Rijnw eg t/m Beatrixlaan (Rijsw ijkBuiten - Oude Zw ethpad)	FKM	340.000	170.000	170.000			
Rijsw ijk	jul-17	Fietspad Lange Kleiw eg t/m fietstunnel spoor (Rijsw ijkBuiten - Oude Zw e	FKM	340.000	170.000	170.000			
Rijsw ijk	jul-17	Fietstunnel fietspad Prinses Beatrixlaan - Lange Kleiw eg (onder spoor)	FKM	4.300.000	2.150.000		2.150.000		
Rijsw ijk	dec-15	Fietsstraat Kloosterlocatie (Rijsw ijkBuiten - HPS Rijsw ijkBuiten)	FKM	280.000	140.000			140.000	
Rijsw ijk	jul-17	Sterfietsroute Den Haag - Wateringse Veld - Sammersw eg	FKM	1.310.000	655.000	655.000			
Rijsw ijk	jul-18	Opw aarderen fietsverbinding Steenlaan	FKM	316.500	158.000	158.000			
Rijsw ijk	jul-18	Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchilllaan	FKM	1.445.000	723.000	723.000			
Totaal Rijsw ijk					**4.166.000**	**1.876.000**	**2.150.000**	**140.000**	
Rotterdam	jul-17	Blackspot Dorpsw eg - Kromme Zandw eg	VV	300.000	150.000	150.000			
Rotterdam	jul-17	Blackspot Pleinw eg - Mijnsheerenlaan	VV	1.388.101	375.000		375.000		
Rotterdam	jul-17	Blackspot Heemraadsingel -Beukelsdijk	VV	100.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-17	Fietsparkeren Rotterdam CS	FKM	6.000.000	1.100.000	1.100.000			
Rotterdam	jul-17	Blackspot Admiraal de Ruyterw eg-Jonker Fransstraat	VV	580.000	275.000		275.000		
Rotterdam	jul-18	Blackspot Aveling bij McDonalds	VV	75.596	38.000	38.000			
Rotterdam	jul-18	Blackspot Hillelaan - Brede Hilledijk	VV	60.000	30.000		30.000		
Rotterdam	jul-18	Blackspot Laan op Zuid - Brede Hilledijk - Vuurplaat	VV	50.000	25.000	25.000			
Rotterdam	jul-18	Blackspot Ringdijk - Wilgenlei	VV	100.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsmaatregelen Eendrachtsplein - Westersingel - Westblaak	FKM	150.000	75.000	75.000			
Rotterdam	jul-18	Easypath Evenaar noordzijde	FKM	150.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsmaatregelen Groeninx van Zoelenlaan - Akkeroord	FKM	100.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsoversteek Groene Verbinding Charloisse Lagedijk	FKM	200.000	100.000	100.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsmaatregelen Kleiw eg - Uitw eg	FKM	300.000	150.000	150.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsstroken Kleiw eg w est	FKM	100.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietspaden Molenvliet	FKM	200.000	100.000	100.000			
Rotterdam	jul-18	Verbeteren fietsaansluiting Poelenburg - Kapelburg	FKM	100.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsstraat Poelenburg	FKM	200.000	50.000	50.000			
Rotterdam	jul-18	Tw eerichtingen fietspad Stadhoudersw eg	FKM	450.000	200.000	200.000			
Rotterdam	jul-18	Vrijliggend fietspad oprit Verlengde Willemsbrug	FKM	750.000	375.000	375.000			
Rotterdam	jul-18	Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug	FKM	350.000	175.000	175.000			
Rotterdam	jul-18	Uitbreiding fietsparkeren Coolhaven	FKM	70.000	35.000	35.000			

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

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

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

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

Bijlage C Korte Termijn Aanpak 2019 (KTA 2019)

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

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

	MAATREGELEN 2019 (investeringen exclusief BTW)	Aanvrager	investering 2019	IenW	MRDH	PZH	derden
	Stationsomgeving Schiedam Centrum	Schiedam	*€ 1.210.000*	*€ 233.333*	*€ 613.667*	€ -	*€ 363.000*
	Integrale aanpak OV-knooppunt Rodenrijs (fietsparkeren, P+R, wayfinding)	Lansingerland	*€ 3.513.000*	*€ 727.025*	*€ 1.329.475*	€ -	*€ 1.456.500*
11	**Gedragsaanpak Rotterdam - Den Haag**						
	Werkgeversaanpak en gedragsaanpak en logistieke efficiency (Bereikbaar Haaglanden)	VNO-NCW	€ 2.100.000	€ 578.512	€ 442.366	€ 200.000	€ 879.122
	Doorontwikkelen Marktplaats voor Mobiliteit, Marktplaats voor Infrastructuur, werkgeversaanpak	VO	*€ 2.500.000*	*€ 688.705*	*€ 1.411.294*	*€ 200.000*	*€ 200.000*
	OV-stimuleren	MRDH	€ 586.000	€ 161.433	€ 424.567	€ -	€ -
	Actieplan CO_2 reductie (Wagenparkadviseur)	n.t.b.	*€ 85.000*	*€ 23.416*	*€ 61.584*	€ -	€ -
12	**Innovatieve mobiliteitsaanpak**						
	Beïnvloeden rijgedrag	VO	*€ 100.000*	*€ 27.548*	*€ 72.452*	€ -	€ -
	Mobiliteitsplatform Maasvlakte/Europoort (MaaS)	Havenbedrijf	*€ 400.000*	*€ 110.193*	*€ 156.473*	€ -	*€ 133.333*
	Mobility as a Service Rotterdam The Hague Airport (RTHA)	VO	€ 2.000.000	€ 826.446	€ 173.554	€ 500.000	€ 500.000
13	**Logistieke maatregelen**						
	Logistiek in de stad (City hubs & City logistics lab) en logistiek makelaars	VO	*€ 440.000*	*€ 121.212*	*€ 148.788*	*€ 170.000*	€ -
	Logistiek platform	VO	*€ 225.000*	*€ 61.983*	*€ 88.017*	€ -	*€ 75.000*
	Totaal exclusief samenloopdeel 2020-2022		**€ 24.375.650**	**€ 6.056.234**	**€ 10.481.989**	**€ 1.851.060**	**€ 5.986.367**
	Maximale budgettoezegging 2019 per 21 november 2019		**€ 33.489.583**	**€ 8.264.463**	**€ 10.000.000**	**€ 5.800.000**	**€ 3.506.125**
14	**Overloop van KTA 2018**						
	Publiekscampagne Zuidvleugel jaarschijf 2019	VO	€ 340.000	€ 113.122	€ 68.439	€ 17.110	€ 141.329
	Onderbenutting logistieke efficiëncy (circa € 6,5 ton plus BBV € 2,5 ton)	VO	*€ 900.000*		*€ 900.000*		
	Tactisch Kader 2019-2024 Regionale Bereikbaarheid GOO	Bereik!	*€ 91.645*		*€ 41.468*		*€ 50.177*

Bijlage D: Automated Vehicles Last Mile (AVLM)

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

Bijlage E: R-net

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

Bijlage F: ITS-projecten

BETER BENUTTEN VERVOLG ITS HAAGLANDEN		Budget	Realisatie en planning
lenW	Landelijke ITS-thema's (inclusief BTW)	€ 5.000.000	€ 5.000.000
MRDH	Landelijke ITS-thema's	€ 691.786	€ 176.779
MRDH	Landelijke C-ITS en Info diensten	€ 797.796	€ 42.720
MRDH	Landelijke Algemene kosten Talking Traffic	€ 777.977	€ -
MRDH	Bijdrage regio C-ITS en landelijke thema's		€ 1.870.286
MRDH	Additionele bijdrage kruispunttopologie		€ 9.258
	Subtotaal landelijke thema's	**€ 7.267.559**	**€ 7.099.043**
MRDH	iVRI's	€ 1.900.000	
	Den Haag		€ 782.000
	Rijswijk		€ 187.000
	Wassenaar N44		€ 68.000
	Wassenaar-Duinrellcorridor (RWS)		€ 51.000
	Delft		€ 272.000
	Leidschendam-Voorburg		€ 68.000
	Zoetermeer (nog aan te vragen)		€ 68.000
MRDH	Topologie en overige kosten installatie iVRI's		€ 202.652
MRDH	OV prioritering	€ 500.000	€ 9.000
MRDH	Personele ondersteuning	€ 210.308	€ 210.308
MRDH	Onvoorzien en afronding	€ 122.133	
	Subtotaal Talking Traffic	**€ 2.732.441**	**€ 1.917.960**
MRDH	**Vrijval, in te zetten voor ITS en Talking Traffic**		**€ 982.997**
Totaal		**€ 10.000.000**	**€ 10.000.000**

BETER BENUTTEN VERVOLG ITS ROTTERDAM		Budget	Realisatie
lenW	Landelijke ITS-thema's (inclusief BTW)	€ 5.000.000	€ 5.000.000
MRDH	Landelijke ITS-thema's	€ 746.537	€ 196.041
MRDH	Landelijke C-ITS en Info diensten	€ 789.818	€ 42.720
MRDH	Landelijke Algemene kosten Talking Traffic	€ 834.679	€ -
MRDH	Bijdrage regio C-ITS en landelijke thema's		€ 1.922.076
MRDH	Additionele bijdrage kruispunttopologie		€ 11.436
	Subtotaal landelijke thema's	**€ 7.371.034**	**€ 7.172.273**
Rotterdam	iVRI's	€ 1.000.000	€ 1.000.000
	iVRI's		
MRDH	*Rotterdam via de VO*	€ 751.000	€ 751.000
MRDH	*Nissewaard via de VO*	€ 85.000	€ 85.000
MRDH	Topologie en overige kosten installatie iVRI's	€ 205.133	€ 205.133
MRDH	OV prioritering reservering	€ 81.758	
MRDH	Personele ondersteuning	€ 349.000	€ 349.000
MRDH	Onvoorzien en afronding	€ 157.075	
	Subtotaal Talking Traffic	**€ 2.628.966**	**€ 2.390.133**
MRDH	**Vrijval, in te zetten voor ITS en Talking Traffic**		**€ 437.594**
Totaal		**€ 10.000.000**	**€ 10.000.000**

Bijlage G: Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland

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

tweede tranche cursief gedrukt	
Rijksbijdrage inclusief BTW; Prijspeil 2015	
Maximale storting in BDU door Rijk	**22.745.455**
Maximale bijdrage MRDH	**8.100.000**
Maximale subsidie	**30.845.455**

Bijlage H In 2018 afgesloten projecten

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

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

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

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

Bijlage I Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking

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

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

Bijlage J Afkortingenlijst

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

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
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
57892

doorkiesnummer
088 5445 100

e-mail
e.fokkema@mrdh.nl

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

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

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

Datum
27 maart 2019
Onderwerp
Ontwerp MRDH beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen

Geachte heer/mevrouw,

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

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

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

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

De volgende uitgangspunten staan centraal in deze beleidsnota:

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

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

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

Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

Ahmed Aboutaleb

Pauline Krikke

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwerp
Beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Inhoudsopgave

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

1 Inleiding

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

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

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

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

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

1.1 Algemeen

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

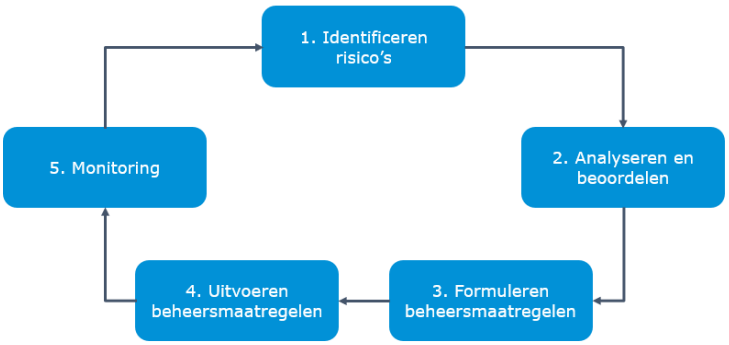
Begrip risico
Onder risico wordt verstaan een gebeurtenis die een negatief effect heeft op het bereiken van de organisatiedoelstellingen waarbij het zich voordoen van die gebeurtenis en de omvang van het effect onzeker is. Een risico kan zowel financieel als niet-financieel van aard zijn (kwaliteit/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

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

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

1.2 Methodiek risicomanagementproces

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



Figuur 1: Risicomanagementproces

Stap 1: Identificatie
De risico's die de doelstellingen van een project of proces in gevaar brengen worden geïdentificeerd. Daarbij wordt binnen een project of proces gekeken welke risico's en belemmeringen er zijn en wat de oorzaak en het gevolg is. De oorzaak is de externe factor

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

Stap 2: Analyse en beoordeling
De geïdentificeerde risico's in stap 1 worden geanalyseerd en beoordeeld door een kwantificering op basis van een inschatting van de kans van optreden en het verwachte gevolg. Voor de klasse-indeling kans en gevolg is gebruik gemaakt van de methode van het Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement (NAR)[1], die verder is aangepast naar de MRDH situatie.

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

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

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

Klasse	Financieel gevolg
5	Meer dan € 10 miljoen
4	€ 5 miljoen - € 10 miljoen
3	€ 1 miljoen - € 5 miljoen
2	€ 100.000 - € 1 miljoen
1	€ 0 - € 100.000

Klasse	Kwaliteit gevolg
5	Zeer hoge impact
4	Hoge impact
3	Beperkte impact
2	Zeer beperkte impact
1	Geen impact

Klasse	Reputatie gevolg
5	Landelijke pers
4	Regionale pers
3	Individu of instelling
2	Intern
1	Nagenoeg geen impact

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

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

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

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

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

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

Stap 3: Formuleren van beheersmaatregelen

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

Stap 4: Uitvoeren beheersmaatregelen
De geformuleerde beheersmaatregelen implementeren in de organisatie en werkprocessen.

Stap 5: Monitoring
Sommige beheersmaatregelen blijken effectief te zijn, andere niet. Daarnaast veranderen risico's, verdwijnen risico's, doen nieuwe risico's zich voor en kan de impact van de kans van een risico veranderen. Daarom wordt het risicoprofiel periodiek herijkt in de reguliere planning- en control cyclus voorafgaande aan het opstellen van de begroting (t+1) en de jaarrekening (t-1) en indien de situatie erom vraagt.

2 Risicomanagement bij MRDH

2.1 Afbakening risicomanagement MRDH

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

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

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

2.2 Organisatorische inbedding risicomanagement MRDH

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

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

2.3 Economisch Vestigingsklimaat

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

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

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

Risicomanagementproces

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

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

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

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

2.4 Verkeer en vervoer

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

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

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

1. *Kleine subsidie projecten verkeer en openbaar vervoer*

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

2. *Grote subsidie projecten niet- risicodragend*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.5 Financieringsfunctie

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

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

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

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

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

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

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

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

2.6 Bedrijfsvoering

Ook op het gebied van bedrijfsvoering kunnen er zich risico's manifesteren. Normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en deze zijn daarom vrij goed meetbaar. Hierdoor kunnen ze worden gedekt door ofwel beheersmaatregelen ofwel het afsluiten van verzekeringen.

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

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

2.7 Risicobereidheid MRDH

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

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

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

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

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

3 Weerstandsvermogen in relatie tot risicomanagement

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

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

3.1 Beschikbare weerstandscapaciteit

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Benodigde weerstandscapaciteit

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

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

3.3 Weerstandsvermogen

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

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

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

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

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

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

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

Dienstverlening & Bedrijfsvoering
Bestuur & Communicatie
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Domingo Peeters
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Website
www.lansingerland.nl

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA ROTTERDAM

Verzenddatum 9 mei 2019
Ons kenmerk U19.03380
Uw brief van

Onderwerp **Zienswijze ontwerpbegroting 2020 MRDH**

Geacht bestuur,

Op 28 maart ontvingen wij de ontwerpbegroting 2020 met het verzoek onze concept-zienswijze kenbaar te maken voor 22 mei aanstaande. Hierbij ontvangt u onze voorlopige zienswijze, die wij u ter informatie zenden, zoals besproken in de commissie algemeen bestuur van 8 mei en onder voorbehoud van instemming van de raad van 23 mei 2019. Wij informeren u na deze raadsvergadering definitief.

Onze reactie
De MRDH zet komend jaar in op het verbeteren van de bereikbaarheid en een betere aansluiting op verschillende vormen van vervoer. Ook zet de MRDH in op fieldlabs en regionale campussen, de regionale energiestrategie, werklocaties en groengebieden. De begroting voor 2020 sluit aan op de vier ambities uit de strategische agenda.
Met deze zienswijze op de ontwerpbegroting MRDH 2020 geven wij u een aantal aandachtspunten mee.

Financieel
De begroting is materieel in evenwicht. Het merendeel van de middelen van de begroting 2020 komt uit de BDU gelden en voor het economisch vestigingsklimaat uit de bijdrage per inwoner van de deelnemende gemeenten. Het aandeel van overige inkomsten is nog gering. Tevens laat de begroting zien dat de MRDH meer moet doen met minder middelen. In de komende jaren is er vanwege de afronding van grote projecten sprake van een overbesteding op de BDU-middelen, maar de ontwikkeling van het saldo laat zien dat vanaf 2022 er weer een overschot is.
Het is goed om te zien dat de eerder aangekondigde beleidsnota risico-management en weerstandsvermogen is opgesteld en is meegestuurd met de ontwerpbegroting. Die nota geeft geen aanleiding tot aanvullende zienswijze.
Er bestaat een duidelijke koppeling tussen de begroting 2020 en de strategische agenda. Daarom verwijzen we voor de aandachtspunten vanuit Lansingerland naar de zienswijze op de strategische agenda.

Vervoer
De kosten van beheer en onderhoud van de railinfrastructuur blijven stijgen, terwijl de BDU gelden niet meestijgen. Er is dus effectief minder geld om nieuwe investeringen te doen terwijl de opgaven waar deze regio voor staat steeds groter worden. Dat leidt tot meer doen met minder en dus op het verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen. Wij onderschrijven dat een goede bereikbaarheid een randvoorwaarde is om de MRDH verder te ontwikkelen en vragen de MRDH te streven naar voldoende investeringsruimte voor de gehele regio.
De programma's exploitatie verkeer en openbaar vervoer en infrastructuur verkeer en openbaar vervoer sluiten respectievelijk aan bij de eerder opgestelde Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit.
Als laatste willen we nogmaals wijzen op de risico's van overplanning en overbesteding en de limieten die daarvoor gesteld zijn, zeker met betrekking tot grote projecten.

Economie
De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs drie van de vier ambities van de strategische agenda: Vernieuwen Economie, Versterken Stad en Omgeving en Veranderen Energie. Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt er gewerkt aan zeven doelstellingen die volgen uit de strategische agenda: stimuleren van innovatie en economische groei, verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt, versterken van digitale verbindingen, ruimte om te werken, stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor en samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties. De ambities van Lansingerland sluiten hierbij aan.

Tot slot
De werkzaamheden van de MRDH verschuiven steeds meer van beleid naar uitvoering waarbij de MRDH bij veel projecten de regie voert. Daarbij kan de MRDH meer dan voorheen een rol spelen om externe financieringsbronnen te verkennen en afspraken te maken. Voor de komende jaren vraagt het uitvoeren van de ambitie van de MRDH veel inzet van alle samenwerkingspartners.
Door de koppeling tussen de ontwerpbegroting en de strategische agenda is er een meer samenhangende en duidelijke visie op de MRDH programma's in de komende jaren. Wij hebben vertrouwen in de voortzetting van een goede samenwerking.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout
Griffier

Raadsvoorstel

Datum Raad
23 mei 2019

Portefeuillehouder
Albert Abee

Registratienummer
BR1900040

Onderwerp
Instemmingsbesluit wijziging Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015

Gevraagde beslissing
In te stemmen met de wijzigingen van de GR SVHW 2015 conform bijlage I.

Samenvatting
In november 2018 heeft de raad ingestemd met de eerste stap van de wijziging van de gemeenschappelijke regeling Samenwerkingsverband Vastgoedinformatie Heffing en Waardebepaling (SVHW), als gevolg van gemeentelijke herindelingen. Destijds is aan gegeven dat de wijziging in twee stappen plaatsvindt omdat de toe- en uittreding van de deelnemers, als gevolg van de gemeentelijke herindelingen, niet dezelfde ingangsdatum hebben (Gemeente Zederik treed uit per 1-7-2019). Deze twee stappen zijn respectievelijk de 2e en 3e wijziging van de GR SVHW 2015.

In de 2e stap worden de volgende wijzigingen voorgesteld:
- Uittreding van het College van Zederik en de herindelingen in Altena en de Hoeksche waard;
- Aanpassing van de stemverhouding ten gevolge van de wijziging van het deelnemersveld;
- Aanpassing van de besluitvorming (geen unanimiteit meer maar twee derde meerderheid);
- Verduidelijking van de opzegtermijn (kalenderjaar in plaats van jaar).
- Wijzigingen in verband met de (toekomstige) wijzing van de rechtpositie van ambtenaren
- Tegelijkertijd wordt artikel 28 in overeenstemming met de Archiefwet 1995 gebracht.

Het algemeen bestuur van SVHW heeft op 26 september 2018 schriftelijke ingestemd met de voorgestelde wijzigingen.

Hoewel de GR SVHW een collegeregeling is, dient de raad voor deze noodzakelijke wijziging zijn toestemming te verlenen aan het College.

Financiële consequenties
Nvt

Verdere procedure
De GR SVHW heeft het college verzocht de raad te verzoeken in te stemmen met de voorgestelde wijzigingen van de GR per 1 juli 2019 en het besluit van de raad voor 1 juni 2019 kenbaar te maken.

De aanpassing van de GR vindt in twee stappen plaats vanwege de verschillende tijdslijnen van de herindelingen, toetreding en uittredingen. Dit resulteert in een wijziging van de GR SVHW 2015 per 1 januari 2019 (stap 1, november 2018, BR18.00111). Met stap 1 is de uittreding van de gemeente Molenwaard, het vervallen van de Regionale Afvalstoffendienst (RAD) en de toetreding van de gemeente Westvoorne verwerkt.
De vaststelling van de GR SVHW 2019, die GR SVHW 2015 gaat vervangen, per 1-7-2019 (stap 2, huidig besluit) is noodzakelijk omdat de gemeente Zederik weliswaar per 1 januari 2019 is heringedeeld, maar pas per 1 juli 2019 zal uittreden. Op grond van artikel 41, lid 6, Wet ARHI blijft het lid van het Algemeen bestuur van Zederik zitten, totdat het College van de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden een nieuw lid heeft aangewezen dat in het Algemeen Bestuur van het SVHW zitting zal nemen.

Het besluit van de raad zal voor 1 juni aan de GR SVHW kenbaar worden gemaakt.

Juridische aspecten

- Wijziging van de GR SVHW 2015 kan pas ingaan na toestemming van tweederde van de deelnemers(artikel 24 lid 1)

Extern draagvlak/burgerparticipatie

Nvt

Duurzaamheid

Nvt

Bijlagen

I. Brief 3e wijziging GR SVHW incl. toelichting per artikel dd. 6 februari 2019 (I19.07914)
II. Integrale tekst GR SVHW 2015 na wijziging (I19.07916)

Toelichting

De huidige Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 dient te worden aangepast om de volgende redenen:

- Mutaties in het deelnemersveld ten gevolge van gemeentelijke herindelingen, het uittreden van twee gemeentelijke deelnemers en het toetreden van één gemeentelijke deelnemer:
    - De gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem zijn opgeheven, en de nieuwe gemeente Altena is ingesteld. Al deze voormalige gemeenten zijn deelnemer aan de Regeling.
    - De gemeenten Binnenmaas, Cromstrijen, Korendijk, Oud-Beijerland en Strijen zijn opgeheven, en de nieuwe gemeente Hoeksche Waard is ingesteld. Al deze voormalige gemeenten zijn deelnemer aan de Regeling.
    - De gemeenten Leerdam, Vianen en Zederik zijn opgeheven, en de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden is ingesteld. Van deze drie voormalige gemeenten was alleen Zederik deelnemer aan de Regeling. Het besluit tot uittreding van Zederik is reeds in het najaar van 2018 genomen, waarmee deze gemeente met ingang van 12 juni 2019 niet meer zal deelnemen aan de Regeling.
    - Toetreding van de gemeente Westvoorne, Uittreding van het College Molenwaard en het vervallen van de Regionale Afvalstoffendienst (RAD) (stap 1, instemming raad november 2018)
- Door de herindelingen verandert het aantal deelnemers (van 22 naar 15) en daarmee de stemverhoudingen.
- Bij de recente uittreding is gebleken dat het artikel met de opzegtermijn kan leiden tot interpretatieverschil, om dit in de toekomst te voorkomen wordt de term jaar aangepast naar kalenderjaar.
- Verder worden de bepalingen omtrent het archief in artikel 28 gewijzigd. De bepalingen worden in overeenstemming gebracht met de Archiefwet 1995, die in de afgelopen jaren enkele keren is gewijzigd. De bepalingen zijn voorgelegd aan deskundigen van de archiefbewaarplaats van de gemeente Dordrecht, die deze goed hebben bevonden.
- Er zijn twee wijzigingen in verband met de (toekomstige) wijziging van de rechtspositie van ambtenaren. De Wet gemeenschappelijke regelingen vereist in artikel 64a lid 1 een grondslag in de gemeenschappelijke regeling om te kunnen toetreden tot een vereniging. Om er zeker van te zijn dat de Regeling deze grondslag biedt, wordt in artikel 8 het Algemeen bestuur expliciet de bevoegdheid gegeven om te kunnen besluiten tot het toetreden tot een werkgeversvereniging.

Raadsbesluit

Datum Raad
23 mei 2019
Registratienummer
BR1900040

Onderwerp
Instemmingsbesluit wijziging Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- de samenstelling van de deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling SVHW per 1 januari 2019 en 1 juli 2019 wijzigt.

Gelet op
- *d*e Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 en in het bijzonder artikel 24 (Wijziging).

Besluit(en)
In te stemmen met de wijzigingen van de GR SVHW 2015 conform bijlage I.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 23 mei 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Samenwerkingsverband
Vastgoedinformatie
Heffing en Waardebepaling

Postbus 7059
3286 ZH Klaaswaal

Tel 0186 57 72 22
0800 020 08 73

www.svhw.nl

Rekening:
NL81 BNGH 0285 0843 21

Aan de deelnemende colleges van SVHW

uw kenmerk	uw brief van	ons kenmerk	datum
		2019/R01	6 februari 2019

onderwerp
3e wijziging GR SVHW

bijlagen
5

Geacht College

In de bijlagen treft u documenten aan voor het vaststellen van de Derde wijziging Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015.

Naar aanleiding van verschillende herindelingen op 1 januari 2019 en enkele andere aanpassingen van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 dient de Derde wijziging van Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 te worden vastgesteld.

In de bijlagen treft u aan:

- Een integrale Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 zoals die na de derde wijziging komt te luiden.
- De Toelichting op de Derde wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015. In de Toelichting worden de wijzigingen belicht ten opzichte van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015, zoals deze regeling na de eerste en tweede wijziging is komen te luiden.
- Een besluit waarmee uw College de Derde wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 vaststelt, inclusief hernieuwde bijlage met overgedragen bevoegdheden als bedoeld in artikel 4, lid 1, van die regeling.
- Een raadsbesluit waarmee de gemeenteraad uw College toestemming verleent om de Derde wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 vast te stellen. Deze toestemming is benodigd op grond van artikel 61, lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
- Een raadsvoorstel ten behoeve van dit raadsbesluit.

De Deelnemers dienen voordat zij de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 wijzigen, toestemming te vragen aan gemeenteraad of algemeen bestuur. De toestemming wordt verleend bij raadsbesluit, dan wel bij besluit van het algemeen bestuur van het waterschap Hollandse Delta.

Nadat de Deelnemers de bedoelde toestemming hebben verkregen, kunnen zij overgaan tot het wijzigen van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 (inclusief bijlage met overgedragen bevoegdheden). Elke Deelnemer stelt door middel van een collegebesluit, dan wel besluit van het dagelijks bestuur, de Derde wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 vast. Als twee derde van de Deelnemers tot het wijzigen van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 hebben besloten, is deze wijziging tot stand gekomen.

U wordt verzocht (afschriften van) het toestemmingsbesluit en het besluit tot het wijzigen van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 uiterlijk 1 juni 2019 aan het Dagelijks bestuur van het SVHW te zenden.

Nadat al deze besluiten zijn ontvangen, zal het SVHW het bestuur van de gemeente Hoeksche Waard verzoeken om voor bekendmaking van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2019 en toezending aan gedeputeerde staten zorg te dragen, en verzoeken zorg te dragen voor het beschikbaar stellen van een geconsolideerde versie.

De Derde wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 treedt in werking op 12 juni 2019.

Met vriendelijke groet,
SVHW

R.S. Heij MBA
Directeur

Bijlage: Toelichting derde wijziging Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015

Hieronder wordt de derde wijziging in nader detail beschreven.

Wijzigingen als gevolg van herindelingen

Op de datum van herindeling 1 januari 2019 hebben verschillende herindelingen plaatsgevonden die van belang zijn voor de samenstelling van het deelnemersveld van de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 (de Regeling):

- De gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem zijn opgeheven, en de nieuwe gemeente Altena is ingesteld. Al deze voormalige gemeenten zijn Deelnemer aan de Regeling.
- De gemeenten Binnenmaas, Cromstrijen, Korendijk, Oud-Beijerland en Strijen zijn opgeheven, en de nieuwe gemeente Hoeksche Waard is ingesteld. Al deze voormalige gemeenten zijn Deelnemer aan de Regeling.
- De gemeenten Leerdam, Vianen en Zederik zijn opgeheven, en de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden is ingesteld. Van deze drie voormalige gemeenten was alleen Zederik Deelnemer aan de Regeling. Het besluit tot uittreding van Zederik is reeds in het najaar van 2018 genomen, waarmee deze gemeente met ingang van 12 juni 2019 niet meer zal deelnemen aan de Regeling.

Het spreekt vanzelf dat alle voormalige gemeenten niet meer terugkomen na wijziging van de Regeling. De nieuwe gemeenten Altena en Hoeksche Waard hebben hun plaats ingenomen. De wijziging van de Regeling zal worden besloten door 14 deelnemers: 13 gemeentelijke colleges van burgemeester en wethouders en het dagelijks bestuur van het waterschap Hollandse Delta.

De herindelingen hebben verder tot gevolg dat het aantal leden van het Algemeen bestuur van SVHW daalt van 22 naar 15. De 13 deelnemende gemeentelijke colleges leveren elk één lid, en het dagelijks bestuur van het waterschap Hollandse Delta levert twee leden.

Het opgaan van de voormalige gemeente Cromstrijen in de nieuwe gemeente Hoeksche Waard leidt verder tot enkele aanpassingen van technische aard. De gemeente waarin SVHW is gevestigd wijzigt, en de gemeente Hoeksche Waard krijgt een rol bij het bekendmaken van de Regeling en de daarbij behorende bijlage, en de toezending aan de provincies daarvan.

De herindelingen hebben verder tot gevolg dat het aantal stemmen in het Algemeen bestuur zoals geregeld in artikel 7 van de Regeling wijzigt. Bij de vaststelling van de Regeling is in de vergadering van het Algemeen bestuur van 10 september 2015 in de “Notitie aanpassing GR SVHW t.o.v. GR SVHW” (A.B. 15/37) beschreven hoe het aantal stemmen wordt bepaald. Het aantal stemmen van het waterschap Hollandse Delta (WSHD) is een resultante van de middeling van de 20,22% van de stemmen die WSHD had in GR SVHW 2013 (uitgangssituatie) en het percentage van de deelnemersbijdrage dat WSHD op enig moment voldoet. De overige deelnemers krijgen 1 stem. In de situatie van voor de herindelingen, uittredingen en toetreding had WSHD hierdoor 12 van de in totaal 33 stemmen (36,36%).

Bij de Derde wijziging ontstaat de volgende situatie:

- Het aantal deelnemers bedraagt 14;
- De niet-gecorrigeerde deelnemersbijdrage van WSHD in de Begroting 2019 bedraagt 49,07% (4.801.000 euro) van de totale deelnemersbijdrage (9.784.000 euro).

- De middeling van de uitgangssituatie (22,22%) en het percentage deelnemersbijdrage (49,07%) bedraagt 35,64%.

Dit houdt in dat WSHD 7,2 stemmen van de in totaal 20,2 stemmen (13+7,2) zou krijgen. In verband met de afronding op een even getal vanwege de stemverdeling tussen de AB-leden van WSHD resulteert dit in 8 stemmen op een totaal van 21 stemmen (38,1 %)

Gelet op het gewijzigde aantal stemmen dienen minimaal 9 deelnemers aanwezig te zijn om te voorkomen dat er een situatie zou ontstaan dat WSHD de absolute meerderheid zou hebben bij een lage opkomst.

<u>Andere wijzigingen</u>
Naast de wijzigingen als gevolg van herindelingen, vinden er nog andere wijzigingen plaats.

De Derde wijziging van de Regeling wordt aangegrepen om de naam van het openbaar lichaam te wijzigen. Dit is in feite een cosmetische wijziging met als doel een duidelijk onderscheid aan te brengen tussen de gemeenschappelijke regeling zelf, en het openbaar lichaam (SVHW) dat op grond van die regeling is ingesteld. Zowel de gemeenschappelijke regeling als het openbaar lichaam dragen in de Regeling de naam 'Gemeenschappelijke regeling samenwerking vastgoedinformatie, heffing en waardebepaling (SVHW)'. Het openbaar lichaam heet na de vaststelling van de Derde wijziging van de Regeling nog enkel: samenwerking vastgoedinformatie, heffing en waardebepaling (SVHW).

Verder worden de stemvereisten bij bepaalde wijzigingen van de Regeling aangepast. In artikel 24 vervalt lid 2. Dit lid zag op afwijkende stemvereisten bij wijziging van de te behartigen belangen zoals opgenomen in artikel 3 en wijziging van de uitgangspunten voor kostentoerekening als bedoeld in artikel 18, lid 2, en artikel 20. Deze wijzigingen dienden unaniem te worden besloten. Met het vervallen van lid 2 van artikel 24 is voor deze wijzigingen voortaan instemming van twee derde van de Deelnemers benodigd, zoals geregeld in lid 1. Vanuit praktische overwegingen is dat gewenst, aangezien het tegenstemmen of het ophouden van stemming door één Deelnemer in de huidige situatie leidt tot het niet kunnen nemen van het besluit door de overige Deelnemers.

De opzegtermijn voor uittreding wordt verduidelijkt. In artikel 26, lid 1, zal niet meer van 'jaar', maar van 'kalenderjaar' worden gesproken. Ofschoon de strekking van dit lid was dat met een jaar een begrotingsjaar of kalenderjaar werd bedoeld, bleek bij een recente uittreding dat hierover een interpretatieverschil ontstond. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een operationele uittreding in verband met de uitvoering van de belastingtaken per 1 januari en een formele uittreding in verband met de opzegtermijn per 1 juli. Dit leidt tot een diffuse situatie. Daarnaast heeft een tussentijdse uittreding budgettaire consequenties, die niet in de begroting van SVHW en in de bijdrage van de blijvende Deelnemers zijn verwerkt. Indien een volledig kalenderjaar als opzegtermijn wordt gehanteerd, dan treden deze ongewenste gevolgen niet op.

Verder worden de bepalingen omtrent het archief in artikel 28 gewijzigd. De bepalingen worden in overeenstemming gebracht met de Archiefwet 1995, die in de afgelopen jaren enkele keren is gewijzigd. De bepalingen zijn voorgelegd aan deskundigen van de archiefbewaarplaats van de gemeente Dordrecht, die deze goed hebben bevonden.

Tot slot zijn er twee wijzigingen in verband met de (toekomstige) wijziging van de rechtspositie van ambtenaren. De Wet gemeenschappelijke regelingen vereist in artikel 64a lid 1 een grondslag in de gemeenschappelijke regeling om te kunnen toetreden tot een vereniging. Om er zeker van te zijn dat de Regeling deze grondslag biedt, wordt in artikel 8 het Algemeen bestuur expliciet de bevoegdheid

gegeven om te kunnen besluiten tot het toetreden tot een werkgeversvereniging. Nadat de relevante wetten als gevolg van de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) zijn gewijzigd, is artikel 17 lid 4 van de Regeling niet meer relevant. Dat lid 4 bepaalt dat de rechtspositie van het personeel van het SVHW gelijk is aan die van het waterschap Hollandse Delta. Op grond van (specifiek) overgangsrecht vervalt dit lid indien de Wnra de Ambtenarenwet heeft gewijzigd. Vooralsnog gaat de Regering ervan uit dat dit op 1 januari 2020 zal plaatsvinden.

Wijzigingen artikelsgewijs toegelicht

De wijzigingen in de Regeling (zoals deze luidt na de eerste en tweede wijziging daarvan) worden hieronder artikelsgewijs toegelicht.

HOOFDSTUK I: BEGRIPSBEPALINGEN

- Artikel 1(Definities), onderdeel e.
  Onder de definitie van Deelnemers zijn de heringedeelde voormalige Deelnemers verwijderd, en zijn de colleges van de nieuwe gemeenten Altena en Hoeksche Waard opgenomen. De 'Aanhef' is in overeenkomstige zin aangepast.

  Dit als gevolg van herindelingen op 1 januari 2019 en uittreding. De gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem zijn opgeheven, en de nieuwe gemeente Altena is ingesteld. De gemeenten Binnenmaas, Cromstrijen, Korendijk, Oud-Beijerland en Strijen zijn opgeheven, en de nieuwe gemeente Hoeksche Waard is ingesteld. De voormalige gemeente Zederik is heringedeeld en uitgetreden, en neemt niet meer deel aan de te wijzigen Regeling.

HOOFDSTUK II: HET OPENBAAR LICHAAM

- Artikel 2 (Het openbaar lichaam samenwerking vastgoedinformatie, heffing en waardebepaling), lid 1
  In de naam van het openbaar lichaam zijn de woorden 'gemeenschappelijke regeling' verdwenen. Het openbaar lichaam krijgt de naam: samenwerkingsverband vastgoedinformatie, heffing en waardebepaling, te noemen SVHW.

  Dit om een duidelijk onderscheid aan te brengen tussen de gemeenschappelijke regeling zelf, en het daarbij ingestelde openbaar lichaam (SVHW).

- Artikel 2 (Het openbaar lichaam samenwerking vastgoedinformatie, heffing en waardebepaling), lid 2
  De gemeente van de vestigingsplaats van SVHW in Klaaswaal is gewijzigd van Cromstrijen naar Hoeksche Waard.

  Deze wijziging is het gevolg van een herindeling waarbij de gemeente Cromstrijen is opgeheven en de nieuwe gemeente Hoeksche Waard is ingesteld.

HOOFDSTUK III: BELANGEN EN BEVOEGDHEDEN

- Artikel 4 (Bevoegdheden), lid 2
  De gemeente Cromstrijen is vervangen door de gemeente Hoeksche Waard.

  Deze wijziging is het gevolg van een herindeling waarbij de gemeente Cromstrijen is opgeheven en de nieuwe gemeente Hoeksche Waard is ingesteld.

HOOFDSTUK V: HET ALGEMEEN BESTUUR

- Artikel 6 (Samenstelling), lid 1
  Het aantal leden van het Algemeen bestuur van SVHW is gewijzigd van 22 naar 15.

  De herindelingen hebben tot gevolg dat het aantal leden van het Algemeen bestuur van SVHW daalt van 22 naar 15. De 13 deelnemende gemeentelijke colleges leveren elk één lid, en het dagelijks bestuur van het waterschap Hollandse Delta levert twee leden.

- Artikel 7 (Werkwijze)
  Artikel 7, lid 5 is gewijzigd. Het aantal stemmen van het Waterschap Hollandse Delta is gewijzigd van 12 naar 8.

  De herindelingen hebben tot gevolg dat het totaal aantal stemmen in het Algemeen Bestuur wijzigt. Volgens berekeningswijze die bij de bij de vaststelling van de GR SVHW 2015 is beschreven wordt het aantal stemmen van het Waterschap bepaald door 22,22% te middelen met het percentage dat het waterschap Hollandse Delta voldoet van de totale deelnemersbijdrage. Dit leidt tot het stempercentage van het waterschap Hollandse Delta dat op hele stemmen wordt afgerond. De overige deelnemers hebben elk 1 stem.

  Artikel 7, lid 9 is gewijzigd. Het benodigde aantal deelnemers is gewijzigd van 13 naar 9.

  Dit om te voorkomen dat er een situatie zou ontstaan dat WSHD de absolute meerderheid zou hebben bij een lage opkomst.

- Artikel 8 (Bevoegdheden)
  In een nieuw onderdeel g wordt het Algemeen bestuur expliciet de bevoegdheid toegekend om te besluiten tot toetreding tot een werkgeversvereniging.

  Dit in verband met de (toekomstige) wijziging van de rechtspositie van ambtenaren.

HOOFDSTUK IX: AMBTELIJK APPARAAT

- Artikel 17 (Ambtelijk apparaat), lid 4
  Lid 4 van dit artikel komt te vervallen op het moment dat de Wnra de Ambtenarenwet wijzigt. Zie hiertoe Artikel XII lid 3 van het college besluit. De Wnra wijzigt overigens niet alleen de Ambtenarenwet, maar ook andere wetten. De Wnra is reeds gedeeltelijk in werking getreden, en de inwerkingtreding van verschillende onderdelen kan op verschillende, nog te bepalen tijdstippen plaatsvinden. Het is daarom niet goed mogelijk om de wijziging van artikel 17 af te laten hangen van de (volledige) inwerkingtreding van de Wnra. Daarom is gekozen om aan te sluiten bij inwerkingtreding van artikel I van de Wnra, welk artikel de Ambtenarenwet wijzigt.

  Dit in verband met de (toekomstige) wijziging van de rechtspositie van ambtenaren.

HOOFDSTUK XI: DUUR, WIJZIGING, TOETREDING, UITTREDING EN OPHEFFING

- Artikel 24 (Wijziging), lid 2 tot en met 4
  Artikel 24, lid 2, vervalt. Door het vervallen van lid 2 worden de overige leden vernummerd, en wordt in het nieuwe lid 3 verwezen naar lid 2.

Voor het wijzigen van de te behartigen belangen als opgenomen in artikel 3 en de uitgangspunten voor kostentoerekening als bedoeld in artikel 18, lid 2, en artikel 20, is geen unanimiteit meer nodig. Deze wijzigingen kunnen voortaan plaatsvinden met instemming van een twee derde meerderheid van de Deelnemers, zoals geregeld in lid 1. Vanuit praktische overwegingen is dat gewenst, aangezien het tegenstemmen of het ophouden van stemming door één Deelnemer in de huidige situatie leidt tot het niet kunnen nemen van het besluit door de overige Deelnemers.

- Artikel 26 (Uittreding), lid 1
  In artikel 26, lid 1, worden 'jaar' en 'jaren' vervangen door respectievelijk 'kalenderjaar' en 'kalenderjaren'.

  De opzegtermijn voor uittreding wordt verduidelijkt om interpretatieverschillen en ongewenste budgettaire consequenties te voorkomen. In de nieuwe situatie dient na kennisgeving van de opzegging ten minste één volledig kalenderjaar – dat loopt van 1 januari tot en met 31 december – te zijn verstreken voordat kan worden uitgetreden. Een voorbeeld kan de in acht te nemen opzegtermijn verduidelijken: indien een Deelnemer opzegt op 1 juli 2019, wordt uitgetreden op 31 december 2020; er moet immers op grond van het gewijzigde artikel 26, lid 1, een volledig kalenderjaar zijn verstreken.

- Artikel 28 (Archief)
  Artikel 28 wordt in zijn geheel gewijzigd.

  Artikel 28 betreffende de zorg en beheer van archiefbescheiden is in zijn geheel aangepast om in overeenstemming te zijn met de Archiefwet 1995.

- Artikel 31 (Toezending en bekendmaking)
  De gemeente Cromstrijen in de leden 1 en 2 is vervangen door de gemeente Hoeksche Waard.

  Deze wijziging is het gevolg van een herindeling waarbij de gemeente Cromstrijen is opgeheven en de nieuwe gemeente Hoeksche Waard is ingesteld.

Publicatie vaststelling besluit Gemeenschappelijke Regeling SVHW

met als deelnemers de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Alblasserdam, Albrandswaard, Altena, Barendrecht, Brielle, Goeree-Overflakkee, Hardinxveld-Giessendam, Hellevoetsluis, Hoeksche Waard, Krimpenerwaard, Lansingerland, Nieuwkoop, Westvoorne, en het College van Dijkgraaf en Heemraden van het Waterschap Hollandse Delta.

De Raad van de gemeente Alblasserdam heeft in zijn vergadering op
De Raad van de gemeente Albrandswaard heeft in zijn vergadering op
De Raad van de gemeente Altena heeft in zijn vergadering op
De Raad van de gemeente Barendrecht heeft in zijn vergadering op
De Raad van de gemeente Brielle heeft in zijn vergadering op
De Raad van de gemeente Goeree-Overflakkee heeft in zijn vergadering op
De Raad van de gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft in zijn vergadering op
De Raad van de gemeente Hellevoetsluis heeft in zijn vergadering op
De raad van de gemeente Hoeksche Waard heeft in zijn vergadering op
De Raad van de gemeente Krimpenerwaard heeft in zijn vergadering op
De Raad van de gemeente Lansingerland heeft in zijn vergadering op
De Raad van de gemeente Nieuwkoop heeft in zijn vergadering op
De Raad van de gemeente Westvoorne heeft in zijn vergadering op
Het Algemeen Bestuur van het Waterschap Hollandse Delta heeft in zijn vergadering op

besloten om:

1.De colleges respectievelijk het dagelijks bestuur toestemming te verlenen om de Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 aan te gaan.

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Alblasserdam heeft in zijn vergadering van
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Albrandswaard heeft in zijn vergadering van
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Altena heeft in zijn vergadering van
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Barendrecht heeft in zijn vergadering van
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Brielle heeft in zijn vergadering van
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Goeree-Overflakkee heeft in zijn vergadering van
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft in zijn vergadering van
Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hellevoetsluis heeft in zijn vergadering van

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hoeksche Waard heeft in zijn vergadering van

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Krimpenerwaard heeft in zijn vergadering van

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Lansingerland heeft in zijn vergadering van

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nieuwkoop heeft in zijn vergadering van

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Westvoorne heeft in zijn vergadering van

Het college van Dijkgraaf en Heemraden van het Waterschap Hollandse Delta heeft in zijn vergadering van

besloten om:

1.De Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015 vast te stellen en deze regeling te lezen als volgt:

HOOFDSTUK I: BEGRIPSBEPALINGEN

Artikel 1 Definities

In deze gemeenschappelijke regeling wordt verstaan onder:

a. Wet: Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr);
b. Regeling: Gemeenschappelijke regeling samenwerking vastgoedinformatie, heffing en waardebepaling (SVHW);
c. Dagelijks bestuur: dagelijks bestuur van het SVHW;
d. Algemeen bestuur: algemeen bestuur van het SVHW;
e. Deelnemers: de aan de Regeling deelnemende colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Alblasserdam, Albrandswaard, Altena, Barendrecht, Brielle, Goeree-Overflakkee, Hardinxveld-Giessendam, Hellevoetsluis, Hoeksche Waard, Krimpenerwaard, Lansingerland, Nieuwkoop, en Westvoorne en het dagelijks bestuur van het waterschap Hollandse Delta;
f. Relatieve deelnemersbijdrage: is de verhouding tussen de financiële bijdrage van een individuele Deelnemer en de totale financiële bijdrage van alle Deelnemers zoals opgenomen in de vastgestelde begroting van enig jaar uitgedrukt in procenten;
g. Grootteklasse: de jaarlijks door het Algemeen bestuur bij de begrotingsbehandeling vast te stellen grootteklassen voor het komende jaar, waarin de Deelnemers worden ingedeeld aan de hand van de door hen betaalde jaarlijkse bijdrage aan het SVHW. De Grooteklassen zijn als volgt gedefinieerd:

Relatieve Deelnemersbijdrage	Grootte Klasse
< 1%	I
1% - <2%	II
2% - <3%	III
3% - <4%	IV
4% - <5%	V
5% - <10%	VI
10% - <25%	VII
25% - 100%	VIII

Tussentijds aanpassing vindt slechts plaats in het geval van toetredende of uittredende Deelnemers;

h. Frictiekosten: kosten die ontstaan door het uittreden van Deelnemers doordat de dekking van de kosten wegvallen door een lagere deelnemersbijdrage. Frictiekosten hebben vooral betrekking op

de vaste kosten, die niet op korte termijn door SVHW kunnen worden beïnvloed. De Frictiekosten worden door de accountant van SVHW bepaald;

i. Vertegenwoordigende organen: de raden van de deelnemende gemeenten en het algemeen bestuur van het waterschap Hollandse Delta;
j. Inspecteur: de door het Dagelijks bestuur aangewezen ambtenaar van het SVHW, als bedoeld in artikel 232, lid 4, onderdeel a, van de Gemeentewet en artikel 124, lid 5, onderdeel a van de Waterschapswet;
k. Ontvanger: de door het Dagelijks bestuur aangewezen ambtenaar van het SVHW, als bedoeld in artikel 232, lid 4, onderdeel b, van de Gemeentewet en artikel 124, lid 5, onderdeel b van de Waterschapswet;
l. Ambtenaar van het SVHW: de door het Dagelijks bestuur aangewezen ambtenaar van het SVHW, als bedoeld in artikel 232, lid 4, onderdeel c, van de Gemeentewet en artikel 124, lid 5, onderdeel c van de Waterschapswet;
m. Belastingdeurwaarder: de door het Dagelijks bestuur aangewezen ambtenaar van het SVHW als bedoeld in artikel 232, lid 4, onderdeel d, van de Gemeentewet en artikel 124, lid 5, onderdeel d van de Waterschapswet;
n. Deelnemende rechtspersonen: de rechtspersonen waartoe de Deelnemers als genoemd in letter e behoren.

HOOFDSTUK II: HET OPENBAAR LICHAAM

Artikel 2: Het openbaar lichaam samenwerkingsverband vastgoedinformatie, heffing en waardebepaling

1. Er is een rechtspersoonlijkheid bezittend openbaar lichaam genaamd “samenwerkingsverband vastgoedinformatie, heffing en waardebepaling’, hierna te noemen: “SVHW”.
2. SVHW is gevestigd te Klaaswaal, gemeente Hoeksche Waard.
3. Het gebied waarvoor deze Regeling geldt, omvat het grondgebied van de Deelnemende rechtspersonen.

HOOFDSTUK III: BELANGEN EN BEVOEGDHEDEN

Artikel 3: Te behartigen belangen

De Regeling wordt getroffen in het belang van een zo doelmatig mogelijke uitvoering van werkzaamheden met betrekking tot:

a. de heffing en invordering van belastingen, heffingen en rechten;
b. de Wet waardering onroerende zaken;
c. de Wet basisregistraties adressen en gebouwen;
d. de Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken;
e. de administratie van vastgoedgegevens;
f. het verstrekken van vastgoedgegevens aan de Deelnemers en derden.

Artikel 4: Bevoegdheden

1. Ter behartiging van de in artikel 3 genoemde belangen dragen de Deelnemers aan het SVHW de bevoegdheden over, welke benodigd zijn voor de uitvoering van de werkzaamheden met betrekking tot de heffing en invordering van de belastingen, heffingen en rechten, de Wet waardering onroerende zaken, de Wet basisregistraties adressen en gebouwen en de Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen, de administratie van vastgoedgegevens en het verstrekken van vastgoedgegevens aan de Deelnemers en derden, een en ander als aangeven in de aan deze Regeling gehechte bijlage, die met inachtneming van het bepaalde in het tweede lid door het Dagelijks bestuur wordt opgesteld en bijgehouden.
2. De Deelnemers geven elkaar wederzijdse toestemming om de bevoegdheden als bedoeld in het eerste lid, voor zover die niet reeds zijn overgedragen, over te dragen aan het SVHW. Het Dagelijks bestuur neemt de bevoegdheden als bedoeld in de vorige volzin op in de bij deze Regeling behorende bijlage, zendt deze bijlage aan de Deelnemers, en draagt er zorg voor dat het bestuur van de gemeente Hoeksche Waard de bijlage zendt aan gedeputeerde staten van de provincies waarin de Deelnemende rechtspersonen zijn gelegen.
3. Aan het SVHW worden geen verordenende bevoegdheden toegekend.

HOOFDSTUK IV: BESTUURSORGANEN

Artikel 5: Bestuursorganen

1. Het bestuur van het SVHW bestaat uit:
    a. het Algemeen bestuur;
    b. het Dagelijks bestuur;
    c. de voorzitter.
2. Het SVHW heeft tevens één of meer Inspecteurs, Ontvangers, Ambtenaren van het SVHW en Belastingdeurwaarders.

HOOFDSTUK V: HET ALGEMEEN BESTUUR

Artikel 6: Samenstelling

1. Aan het hoofd van het SVHW staat het Algemeen bestuur. Het Algemeen bestuur bestaat uit 15 leden.
2. Het dagelijks bestuur van het waterschap Hollandse Delta wijst uit zijn midden twee leden aan, ieder met stemrecht voor de helft van het totaal aantal door het waterschap uit te brengen stemmen, die hem in het Algemeen bestuur vertegenwoordigen, alsmede voor elk lid een plaatsvervangend lid, dat het lid bij verhindering vervangt.
3. Elk van de colleges van burgemeester en wethouders van de deelnemende gemeenten wijst uit zijn midden een lid aan dat hem in het bestuur vertegenwoordigt, alsmede een plaatsvervangend lid, dat het lid bij verhindering vervangt.
4. Het lidmaatschap van het Algemeen bestuur eindigt van rechtswege zodra men ophoudt lid van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende deelnemende gemeente te zijn, dan wel ophoudt lid van het dagelijks bestuur van het Waterschap Hollandse Delta te zijn.
5. Indien tussentijds een plaats van een lid van het Algemeen bestuur vacant of beschikbaar komt, wijst de Deelnemer die het aangaat, in zijn eerstvolgende vergadering, of zo dit niet mogelijk is, ten spoedigste daarna een nieuw lid aan.
6. Hij, die ter vervulling van een tussentijdse vacature als lid van het Algemeen bestuur wordt benoemd, treedt af op het tijdstip waarop degene in wiens plaats hij is benoemd, zou hebben moeten aftreden.
7. Een lid van het Algemeen bestuur kan te allen tijde ontslag nemen. Hij deelt zijn ontslag mede aan de Deelnemer die het aangaat. De desbetreffende Deelnemer doet mededeling van het ontslag aan het Algemeen bestuur. Het lid houdt zitting in het Algemeen bestuur totdat in de opvolging is voorzien.

Artikel 7: Werkwijze

1. Het Algemeen bestuur vergadert jaarlijks ten minste tweemaal en voorts zo vaak als de voorzitter of Dagelijks bestuur dat nodig oordeelt of ten minste één vijfde van het aantal Deelnemers daarom schriftelijk en met opgaaf van redenen verzoekt.
2. De vergaderingen van het Algemeen bestuur zijn openbaar.
3. De deuren worden gesloten wanneer ten minste één vijfde van de aanwezige leden daarom verzoekt of de voorzitter het nodig oordeelt.
4. Het Algemeen bestuur besluit vervolgens of met gesloten deuren zal worden vergaderd.
5. Voor het tot stand komen van een besluit bij stemming wordt de volstrekte meerderheid vereist van hen die een stem hebben uitgebracht, tenzij deze Regeling anders bepaalt en met dien verstande dat het Dagelijks Bestuur van het waterschap Hollandse Delta 8 stemmen heeft en de overige Deelnemers per Deelnemer 1 stem.
6. Tenzij de vergadering voltallig is, wordt bij staking van de stemmen het nemen van een beslissing uitgesteld tot een volgende vergadering, waarin de beraadslagingen kunnen worden heropend.
7. Indien de stemmen staken in een voltallige vergadering of in een ingevolge het zesde lid opnieuw belegde vergadering, is het voorstel niet aangenomen.
8. Het Algemeen bestuur stelt met inachtneming van de bepalingen van deze Regeling een reglement van orde voor zijn vergaderingen vast. Dit reglement wordt ter kennis gebracht van de Deelnemers.
9. De vergadering van het Algemeen bestuur wordt niet geopend voordat minimaal 9 van de Deelnemers aanwezig dan wel vertegenwoordigd is. Een Deelnemer kan zich laten vertegenwoordigen

door een andere Deelnemer op voorwaarde, dat dit voor de opening van de vergadering van het Algemeen bestuur schriftelijk aan de voorzitter kenbaar is gemaakt. Van deze vertegenwoordiging wordt aantekening gemaakt op de presentielijst in het verslag van de vergadering.

10. Indien ingevolge het negende lid de vergadering niet kan worden geopend, belegt de voorzitter, onder verwijzing naar dit artikel, opnieuw een vergadering tegen een tijdstip dat ten minste vierentwintig uur na het bezorgen van de oproeping is gelegen.
11. Op de vergadering, bedoeld in het tiende lid, is het negende lid niet van toepassing. Het Algemeen bestuur kan echter over andere aangelegenheden dan die waarvoor de ingevolge het negende lid niet geopende vergadering was belegd alleen beraadslagen of besluiten, indien minimaal 13 van de Deelnemers aanwezig dan wel vertegenwoordigd is.

Artikel 8: Bevoegdheden

Tot de bevoegdheden van het Algemeen bestuur behoren, onverminderd het bepaalde in artikel 66 van de Wet, onder meer:

a. het vaststellen en wijzigen van de begroting;
b. het vaststellen van de rekening;
c. het vaststellen van de organisatiestructuur;
d. het aangaan van geldleningen en van rekening-courant overeenkomsten;
e. het uitlenen van gelden;
f. het vaststellen van de bijdragen van de Deelnemers in het SVHW en de wijze van betaling daarvan;
g. het besluiten tot het toetreden tot een werkgeversvereniging.

Artikel 9: Informatie- en verantwoordingsplicht

1. Een lid van het Algemeen bestuur verstrekt aan de Deelnemer die hem heeft aangewezen, alle inlichtingen die door een of meer leden van die Deelnemer worden gevraagd.
2. Een lid van het Algemeen bestuur kan door de Deelnemer die hem heeft aangewezen, te allen tijde ter verantwoording worden geroepen voor het door hem in het Algemeen bestuur gevoerde beleid.
3. Een verzoek om inlichtingen te verschaffen en/of verantwoording af te leggen kan uitsluitend worden geweigerd, indien dit in strijd zal zijn met de belangen, genoemd in artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur.
4. Een lid van het Algemeen bestuur, dat niet langer het vertrouwen geniet van de Deelnemer die hem heeft aangewezen, kan door die Deelnemer worden ontslagen. In dat geval draagt die Deelnemer er zorg voor, dat zo spoedig mogelijk een nieuw lid wordt aangewezen.
5. Het bepaalde in het eerste en tweede lid is van overeenkomstige toepassing ten aanzien van het Vertegenwoordigend orgaan waartoe de Deelnemer behoort.
6. Het Algemeen bestuur, het Dagelijks bestuur en de voorzitter verstrekken de Vertegenwoordigende organen de door een of meer leden van die Vertegenwoordigende organen gevraagde inlichtingen.
7. Het bepaalde in de voorgaande leden is op plaatsvervangende leden van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK VI: HET DAGELIJKS BESTUUR

Artikel 10: Samenstelling

1. Het Dagelijks bestuur bestaat uit:
    a. de voorzitter;
    b. vier leden door het bestuur uit de in artikel 6, bedoelde leden aan te wijzen.
2. De leden van het Dagelijks bestuur treden als lid af op de dag, waarop de zittingsperiode van de leden van het Algemeen bestuur afloopt.
3. Degene die tussentijds ophoudt lid van het Algemeen bestuur te zijn, houdt tevens op lid van het Dagelijks bestuur te zijn.
4. Indien tussentijds een plaats in het Dagelijks bestuur vacant of beschikbaar komt, wijst het Algemeen bestuur zo spoedig mogelijk uit haar midden een nieuw lid aan. Gaat het openvallen van een plaats in het Dagelijks bestuur gepaard met het openvallen van een plaats in het Algemeen bestuur, dan wordt het aanwijzen van een nieuw lid van het Dagelijks bestuur uitgesteld totdat de opengevallen plaats in het Algemeen bestuur is bezet.

Artikel 11: Werkwijze

1. Het Dagelijks bestuur vergadert zo vaak als de voorzitter of een lid van het Dagelijks bestuur daarom verzoekt.
2. Voor het tot stand komen van een besluit bij stemming wordt de volstrekte meerderheid vereist van hen die een stem hebben uitgebracht, waarbij bij het staken van de stemmen de stem van de voorzitter de doorslag geeft.
3. De vergadering van het Dagelijks bestuur wordt niet geopend voordat meer dan de helft van het aantal leden aanwezig is.

Artikel 12: Bevoegdheden

Tot de bevoegdheden van het Dagelijks bestuur behoren, onverminderd het bepaalde in artikel 66b van de Wet:

a. uitoefening van de bevoegdheden en verplichtingen die bij of krachtens de Algemene wet inzake rijksbelastingen, de Invorderingswet 1990, de Kostenwet invordering rijksbelastingen, de Gemeentewet, de Wet milieubeheer, de Waterschapswet, de Waterwet en de Wet waardering onroerende zaken zijn toegekend aan de Minister van Financiën, het bestuur van ’s Rijksbelastingdienst en de directeur, respectievelijk de Deelnemers;
b. het vaststellen van instructies en beleidsregels voor de Inspecteur, de Ontvanger, de Ambtenaar van het SVHW en de Belastingdeurwaarder voor de uitoefening van hun bevoegdheden;
c. het stellen van nadere regels met betrekking tot de heffing en invordering van belastingen, heffingen en rechten;
d. het geheel of gedeeltelijk oninbaar verklaren van belastingen, heffingen en rechten;
e. het besluiten tot het aanbesteden van leveringen en diensten;
f. het doen van aangifte van strafbare feiten, waarvan het kennis heeft genomen;
g. het aanwijzen van een of meer ambtenaren van het SVHW als Inspecteur, Ontvanger, Ambtenaar van het SVHW en Belastingdeurwaarder;
h. het houden van toezicht op de uitoefening van de bevoegdheden door de Inspecteur, de Ontvanger, de Ambtenaar van het SVHW en de Belastingdeurwaarder.

Artikel 13: Informatie- en verantwoordingsplicht

1. Het Dagelijks bestuur en elk van zijn leden verstrekken aan het Algemeen bestuur de door een of meer leden van dit Algemeen bestuur gevraagde inlichtingen.
2. Het Dagelijks bestuur en elk van zijn leden leggen op verzoek van het Algemeen bestuur verantwoording af over het door het Dagelijks bestuur of een der leden uitgevoerde handelingen.
3. Het reglement van orde van het Algemeen bestuur houdt bepalingen in omtrent de wijze, waarop de leden van het Dagelijks bestuur de hier bedoelde inlichtingen verstrekken en verantwoording afleggen.
4. Het Algemeen bestuur kan een lid van het Dagelijks bestuur ontslaan, als deze het vertrouwen van het Algemeen bestuur niet meer bezit.
5. Het Dagelijks bestuur biedt het bestuur jaarlijks ter vaststelling een verslag aan over de werkzaamheden van het SVHW over het afgelopen jaar.
6. Het Dagelijks bestuur zendt het verslag na vaststelling door het Algemeen bestuur toe aan de Deelnemers en aan gedeputeerde staten van de provincies waarin de Deelnemende rechtspersonen zijn gelegen.

HOOFDSTUK VII: DE VOORZITTER

Artikel 14 Algemene bepalingen

1. Het Dagelijks bestuur wijst één van de in artikel 6 genoemde leden als voorzitter aan.
2. Het Dagelijks bestuur wijst één van de in artikel 10, lid 1, sub b, genoemde leden als plaatsvervangend-voorzitter aan, die de voorzitter bij afwezigheid vervangt.
3. De voorzitter vervult geen andere functies, waarvan de uitoefening ongewenst is met het oog op de goede vervulling van zijn ambt of op handhaving van zijn onpartijdigheid en onafhankelijkheid, of

van het vertrouwen daarin.

Artikel 15 Bevoegdheden

1. De voorzitter is, onverminderd het bepaalde in artikel 66d van de Wet, onder meer belast met de leiding van de vergaderingen van het Algemeen bestuur en het Dagelijks bestuur.
2. Hij tekent de stukken, die van het Algemeen bestuur en van het Dagelijks bestuur uitgaan.
3. De voorzitter vertegenwoordigt het SVHW in en buiten rechte. Indien een Deelnemer, waarvan de voorzitter deel uitmaakt, partij is in een geding waarbij het SVHW is betrokken, oefent de plaatsvervangend-voorzitter met betrekking tot dat geding deze bevoegdheid uit. Indien ook de Deelnemer waarvan de plaatsvervangend-voorzitter deel uitmaakt bij dat geding betrokken is, wordt een ander lid van het bestuur gemandateerd om het SVHW met betrekking tot dat geding te vertegenwoordigen.

HOOFDSTUK VIII: COMMISSIE

Artikel 16: Ambtelijke commissie

1. Er is een ambtelijke commissie, welke tot taak heeft het Algemeen bestuur gevraagd en ongevraagd te adviseren omtrent alle aangelegenheden het SVHW betreffende.
2. Deelnemers wijzen elk een lid aan, dat de desbetreffende Deelnemer in de commissie vertegenwoordigt. De directeur van het SVHW is tevens lid van de ambtelijke commissie. Het lid kan zich bij vergaderingen laten vervangen door een plaatsvervanger.
3. De leden wijzen uit hun midden een voorzitter aan. De voorzitter heeft stemrecht in de commissie.
4. Behoudens aangelegenheden die naar het oordeel van de voorzitter van het Dagelijks bestuur spoedeisend zijn, wordt al hetgeen in de vergaderingen van het Algemeen bestuur wordt behandeld tevoren ter advisering aan de ambtelijke commissie voorgelegd.

HOOFDSTUK IX: AMBTELIJK APPARAAT

Artikel 17: Ambtelijk apparaat

1. Het SVHW heeft een ambtelijk apparaat, met aan het hoofd een directeur.
2. De directeur is belast met de bedrijfsvoering en de dagelijkse leiding van het ambtelijk apparaat.
3. De bevoegdheden die de directeur in het kader van zijn taakopdracht, bedoeld in het tweede lid, heeft, zijn neergelegd in de Organisatieverordening, dan wel in een afzonderlijk mandaatbesluit.
4. Vervallen.
5. Het Algemeen bestuur beslist omtrent benoeming, schorsing en ontslag van de directeur. Voor elke benoeming doet het Dagelijks bestuur een voordracht van, zo mogelijk, twee personen.
6. Het Algemeen bestuur regelt de bezoldiging van de directeur.
7. Het Dagelijks bestuur regelt de vervanging van de directeur.
8. De overige ambtenaren worden op voordracht van de directeur benoemd en ontslagen door het Dagelijks bestuur. Het Dagelijks bestuur stelt de bezoldiging vast.
9. De directeur staat de bestuursorganen en de ambtelijke commissie bij in de vervulling van hun taak.
10. Alle uitgaande stukken van het Algemeen bestuur en het Dagelijks bestuur worden door de directeur mede ondertekend.

Artikel 17a: Inspecteur

1. De Inspecteur oefent de bevoegdheden en verplichtingen uit die bij of krachtens de Algemene wet inzake rijksbelastingen, de Invorderingswet 1990, de Kostenwet invordering rijksbelastingen, de Gemeentewet, de Waterschapswet, de Waterwet, de Wet milieubeheer, de Experimentenwet BI-zones, de Wet op de bedrijveninvesteringszones en de Wet waardering onroerende zaken zijn toegekend aan de Inspecteur, respectievelijk de ambtenaar belast met de heffing van de Deelnemende rechtspersonen.
2. Bij de uitoefening van de bevoegdheden als bedoeld in het eerste lid neemt de Inspecteur de nadere regels van het Dagelijks bestuur in acht en houdt hij rekening met de beleidsregels die het Dagelijks bestuur heeft geformuleerd ter zake van de uitoefening van zijn bevoegdheid.

Artikel 17b: Ontvanger

1. De Ontvanger oefent de bevoegdheden en verplichtingen uit die bij of krachtens de Algemene wet inzake rijksbelastingen, de Invorderingswet 1990, de Kostenwet invordering rijksbelastingen, de Gemeentewet, de Waterschapswet, de Waterwet, de Wet milieubeheer, de Experimentenwet BI-zones en de Wet op de bedrijveninvesteringszones zijn toegekend aan de Ontvanger, respectievelijk de ambtenaar belast met de invordering van de Deelnemende rechtspersonen.
2. De Ontvanger beslist niet tot het leggen van beslag en tot het voeren van een executieprocedure in eerste aanleg, in hoger beroep en in cassatie dan nadat hij het Dagelijks bestuur van zijn voornemen op de hoogte heeft gesteld.
3. Bij de uitoefening van de bevoegdheden als bedoeld in het eerste lid neemt de Ontvanger de door de raad en/of het Algemeen Bestuur van de desbetreffende Deelnemende rechtspersonen vastgestelde kwijtscheldingsregels en de nadere regels van het Dagelijks bestuur in acht, alsmede houdt hij rekening met de beleidsregels van het Dagelijks bestuur ter zake van de uitoefening van zijn bevoegdheid.

Artikel 17c: Ambtenaar van het SVHW

1. De Ambtenaar van het SVHW oefent de bevoegdheden en verplichtingen uit die bij of krachtens de Algemene wet inzake rijksbelastingen, de Invorderingswet 1990, de Kostenwet invordering rijksbelastingen, de Gemeentewet, de Waterschapswet, de Waterwet, de Wet milieubeheer, de Experimentenwet BI-zones, de Wet op de bedrijveninvesteringszones en de Wet waardering onroerende zaken zijn toegekend aan de ambtenaren van de Rijksbelastingdienst, respectievelijk de ambtenaar belast met de heffing of invordering van de Deelnemende rechtspersoon als bedoeld in artikel 231, lid 2, onderdeel d, van de Gemeentewet en artikel 123, lid 3, onderdeel d, van de Waterschapswet.
2. Bij de uitoefening van de bevoegdheden als bedoeld in het eerste lid neemt de Ambtenaar van het SVHW de nadere regels van het Dagelijks bestuur in acht, alsmede houdt hij rekening met de beleidsregels van het Dagelijks bestuur zake van de uitoefening van zijn bevoegdheid.

Artikel 17d: Belastingdeurwaarder

1. De Belastingdeurwaarder oefent de bevoegdheden en verplichtingen uit die bij of krachtens de Algemene wet inzake rijksbelastingen, de Invorderingswet 1990, de Kostenwet invordering rijksbelastingen, de Gemeentewet, de Waterschapswet, de Waterwet, de Wet milieubeheer, de Experimentenwet BI-zones en de Wet op de bedrijveninvesteringszones zijn toegekend aan de belastingdeurwaarder.
2. Bij de uitoefening van de bevoegdheden als bedoeld in het eerste lid neemt de Belastingdeurwaarder de nadere regels van het Dagelijks bestuur in acht, alsmede houdt hij rekening met de beleidsregels van het Dagelijks bestuur zake van de uitoefening van zijn bevoegdheid.

HOOFDSTUK X: BEGROTING, REKENING, BEVOORSCHOTTING, KOSTEN-TOEREKENING EN REKENKAMER (COMMISSIE)

Artikel 18: Begroting

1. Het Algemeen bestuur stelt de begroting uiterlijk 1 juli voorafgaande aan het jaar waarvoor deze geldt vast. De uitgangspunten voor de toerekening van de kosten aan de producten maken onderdeel uit van de begroting.
2. Het Dagelijks bestuur zendt vóór 15 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, de algemene financiële en beleidsmatige kaders aan de Vertegenwoordigende organen.
3. Het Dagelijks bestuur zendt de ontwerp-begroting acht weken voordat zij aan het Algemeen bestuur wordt aangeboden toe aan de Vertegenwoordigende organen.
4. De ontwerp-begroting wordt door de zorg van de Deelnemers voor een ieder ter inzage gelegd en, tegen betaling van de kosten, algemeen verkrijgbaar gesteld. Artikel 190, tweede en derde lid, van de Gemeentewet is van overeenkomstige toepassing.
5. De Vertegenwoordigende organen kunnen omtrent de ontwerp-begroting bij het Dagelijks bestuur hun zienswijze naar voren brengen. Het Dagelijks bestuur voegt de commentaren, waarin deze

zienswijzen zijn vervat, bij de ontwerp-begroting, zoals deze aan het Algemeen bestuur wordt aangeboden.

6. Nadat deze is vastgesteld, zendt het Dagelijks bestuur, zo nodig, de begroting aan het algemeen bestuur van het waterschap Hollandse Delta en de raden van de deelnemende gemeenten, die ter zake bij gedeputeerde staten van Zuid-Holland hun zienswijze naar voren kunnen brengen.
7. Het Dagelijks bestuur zendt de begroting binnen twee weken, doch in ieder geval vóór 1 augustus van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, aan gedeputeerde staten van Zuid-Holland.
8. Het bepaalde in het derde, vierde, vijfde, zesde en zevende lid, alsmede het bepaalde in artikel 192 Gemeentewet is mede van toepassing op besluiten tot wijziging van de begroting.
9. In afwijking van het bepaalde in het zevende lid, worden wijzigingen op de begroting tot 5% van de jaarlijkse totale exploitatiekosten niet voorgelegd aan de Vertegenwoordigende organen; het bepaalde in artikel 192, eerste lid Gemeentewet blijft op dergelijke wijzigingen van toepassing.

Artikel 19: Rekening

1. Het Dagelijks bestuur zendt vóór 15 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, de voorlopige jaarrekening aan de Vertegenwoordigende organen.
2. De jaarrekening van het SVHW wordt door het Algemeen Bestuur vastgesteld uiterlijk 1 juli volgende op het jaar waarop deze betrekking heeft.
3. Het Dagelijks bestuur zendt de jaarrekening binnen twee weken na de vaststelling, doch uiterlijk vóór 15 juli van het jaar volgende op het jaar waarop de jaarrekening betrekking heeft, aan gedeputeerde staten van Zuid-Holland.

Artikel 20: Kostentoerekening

De kosten over het voorgaande kalenderjaar worden bij de Deelnemers in rekening gebracht op basis van de door het Algemeen bestuur voor het desbetreffende jaar, bij de begroting, vastgestelde uitgangspunten en producten.

Artikel 21: Bevoorschotting

Het Dagelijks bestuur kan van de Deelnemers, met toepassing van het bepaalde in artikel 20 en op basis van de goedgekeurde begroting, verlangen voorschotten te betalen.

Artikel 22: Rekenkamercommissie

De rekenkamer(commissie)s van de Deelnemende rechtspersonen zijn bevoegd om bij het SVHW onderzoek te doen.

HOOFDSTUK XI: DUUR, WIJZIGING, TOETREDING, UITTREDING EN OPHEFFING

Artikel 23: Duur van de Regeling

De Regeling wordt aangegaan voor onbepaalde tijd.

Artikel 24: Wijziging

1. Voor wijziging van de Regeling is de instemming van twee derde van de Deelnemers vereist.
2. Zowel het Algemeen bestuur, het Dagelijks bestuur als elk der Deelnemers is bevoegd tot het doen van voorstellen tot wijziging van de Regeling.
3. Onverlet het gestelde in het tweede lid van dit artikel zal de stemverhouding zoals genoemd in artikel 7, vijfde lid, opnieuw worden bepaald bij het toetreden en/of uittreden van Deelnemers dan wel eenmaal per drie jaar indien er geen sprake is van toetredende en/of uittredende Deelnemers.

Artikel 25: Toetreding

1. Voor toetreding tot de Regeling is de instemming van twee derde van de Deelnemers vereist.
2. Het Algemeen bestuur kan aan de toetreding voorwaarden verbinden.

3. In ieder geval geldt als voorwaarde, bedoeld in het tweede lid, dat werknemers die bij de toetredende Deelnemer in dienst zijn vóór de toetreding en die na de toetreding eventueel in dienst treden bij het SVHW, tenminste drie jaren voorafgaand aan de toetredingsdatum aantoonbaar goed hebben gefunctioneerd.

Artikel 26: Uittreding

1. Voor uittreding uit de Regeling wordt een opzegtermijn van ten minste één kalenderjaar in acht genomen. Gedurende drie kalenderjaren na de datum van toetreding tot de Regeling is uittreding niet mogelijk.
2. Het voornemen tot uittreding wordt bij aangetekende kennisgeving aan de voorzitter van het Algemeen bestuur medegedeeld.
3. Het Algemeen bestuur stelt de uittredingskosten vast.
4. De uittredingskosten voor een Deelnemer betreffen de jaarlijkse bijdrage van bedoelde Deelnemer vermenigvuldigd met het aandeel van de Frictiekosten van de totale deelnemersbijdrage (in procenten), vermenigvuldigd met het aantal maanden dat nodig is om de frictiekosten om te buigen gedeeld door 12;
5. Het aantal maanden dat nodig is om de frictiekosten om te buigen bedraagt voor een Deelnemer in de Grootteklasse:

Ombuigingstermijn frictiekosten

Relatieve Deelnemersbijdrage	Grootte Klasse	Maanden
< 1%	I	18
1% - <2%	II	21
2% - <3%	III	24
3% - <4%	IV	27
4% - <5%	V	30
5% - <10%	VI	33
10% - <25%	VII	36
25% - 100%	VIII	Liquidatieplan

6. Bij gelijktijdige uittreding van meerdere Deelnemers wordt de Grootteklasse per Deelnemer bepaald door de som van de individuele relatieve deelnemersbijdragen van de uittredende Deelnemers.
7. Nadat de uittredingskosten zijn vastgesteld, is de uittredende Deelnemer gehouden om binnen zes maanden de daarin voor de uittredende deelnemer omschreven financiële verplichtingen aan het SVHW te voldoen.
8. Indien een liquidatieplan moeten worden vastgesteld, wordt dit door de accountant van het SVHW gedaan, op kosten van de uittredende Deelnemer.

Artikel 27: Opheffing

1. Instemming van ten minste twee derde van het aantal Deelnemers is vereist voor opheffing van de Regeling.
2. Bij opheffing van de Regeling wordt een plan opgesteld als bedoeld in artikel 26, derde lid van deze Regeling. Het bepaalde in het derde, vierde en vijfde lid van artikel 26 is van overeenkomstige toepassing.
3. Opheffing is niet mogelijk gedurende de eerste drie jaren na de datum van inwerkingtreding van de Regeling.

Artikel 28: Archief

1. Het Dagelijks bestuur draagt zorg voor de archiefbescheiden van de organen van het openbaar lichaam.
2. De directeur is belast met het beheer van de archiefbescheiden van de organen van het openbaar lichaam, voor zover deze archiefbescheiden niet zijn overgebracht naar de archiefbewaarplaats.
3. Voor de bewaring van de over te brengen archiefbescheiden van de organen van het openbaar lichaam wordt aangewezen de archiefbewaarplaats van de gemeente Dordrecht.

4. Met het toezicht op het beheer van de archiefbescheiden van de organen van het openbaar lichaam, voor zover deze archiefbescheiden niet zijn overgebracht naar de archiefbewaarplaats, is belast de gemeentearchivaris van Dordrecht.
5. Het Dagelijks bestuur brengt tweejaarlijks verslag uit aan het Algemeen bestuur over de uitoefening van de aan hen opgedragen zorg voor de archiefbescheiden van de organen van het openbaar lichaam.
6. De archivaris van Dordrecht brengt tweejaarlijks aan het Dagelijks bestuur verslag uit over het toezicht op het beheer van de archiefbescheiden van de gemeentelijke organen die niet of nog niet zijn overgebracht naar de archiefbewaarplaats.
7. De Deelnemers aan de Regeling stellen tijdig aan het Dagelijks bestuur van het openbaar lichaam de archiefbescheiden beschikbaar die nodig zijn voor de uitvoering van de overgedragen taken. In een verklaring van terbeschikkingstelling wordt de periode van terbeschikkingstelling geregeld en het toezicht op het beheer van de ter beschikking gestelde archiefbescheiden. In de verklaring kunnen nadere voorwaarden worden gesteld aan de terbeschikkingstelling.

Artikel 29: Geschillen

Van een geschil als bedoeld in artikel 28, eerste lid van de Wet is sprake als ten minste één der besturen van de Deelnemende rechtspersonen zodanige mening is toegedaan.

Artikel 30: Verzoekschriften

Verzoekschriften in de zin van artikel 9:18 van de Algemene wet bestuursrecht worden behandeld door de Ombudscommissie Hoeksche Waard.

Artikel 31: Toezending en bekendmaking

1. Het bestuur van de gemeente Hoeksche Waard draagt zorg voor de toezending van deze Regeling aan gedeputeerde staten van de provincies waarin de Deelnemende rechtspersonen zijn gelegen.
2. Het bestuur van de gemeente Hoeksche Waard draagt zorg voor bekendmaking van de Regeling door kennisgeving van de inhoud daarvan in de Staatscourant.

Artikel 32: Inwerkingtreding; citeertitel

1. Deze Regeling treedt in werking op 1 januari 2016.
2. Deze Regeling dient ter vervanging van de voorgaande gemeenschappelijke regeling samenwerkingsverband vastgoedinformatie, heffing en waardebepaling.
3. Na de inwerkingtreding van deze Regeling berusten de op grond van de voorgaande gemeenschappelijke regeling genomen besluiten op deze Regeling.
4. Deze Regeling kan worden aangehaald als: ”Gemeenschappelijke Regeling SVHW 2015”.

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alblasserdam op <datum>

De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Albrandswaard op <datum>

De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Altena op <datum>

De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Barendrecht op <datum>

De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Brielle op <datum>
De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Goeree-Overflakkee op <datum>
De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hardinxveld-Giessendam op <datum>
De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hellevoetsluis op <datum>
De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hoeksche Waard op <datum>
De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Krimpenerwaard op <datum>
De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lansingerland op <datum>
De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nieuwkoop op <datum>
De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Westvoorne op <datum>
De secretaris, De voorzitter,

Aldus vastgesteld door het college van Dijkgraaf en Heemraden van het Waterschap Hollandse Delta op <datum>
De secretaris, De voorzitter,

Bijlage als bedoeld in artikel 4, eerste lid

De deelnemers dragen de belastingen en rechten zoals onderstaand aangegeven

Gemeente Altena	BAG
	WKPB
	WOZ
	OZB
	Rioolheffing eigenaar
	Rioolheffing gebruiker (1)
	Afvalstoffenheffing (2)
	Reinigingsrechten (2)
	Toeristenbelasting
	Watertoeristenbelasting
	BIZ

1. *In de voormalige gemeente Werkendam wordt geen rioolheffing eigenaar geheven.*
2. *Betreft de tarieven van hoofdstuk 1 van de tarieventabel(len) behorende bij de verordeningen inzake de reinigingsheffingen voor 2019 en verdere jaren. De hoofdstukken 2 tot en met 6 van die tarieventabel(len) gaan namelijk over afvalstoffenheffing van de milieustraten en die heft en int de gemeente zelf door middel van de eigen heffingsambtenaar en invorderingsambtenaar.*

Gemeente Alblasserdam	BAG
	WKPB
	WOZ
	OZB
	Ondernemersfonds
	Rioolheffing eigenaar
	Afvalstoffenheffing
	Hondenbelasting
	Precariobelasting
	Grafrechten (1)
	Toeristenbelasting

1. *Grafrechten : Onderhoudsrechten, art. 4, onder F, Verordening Begrafenisrechten.*

Gemeente Albrandswaard	WOZ
	OZB
	Rioolheffing gebruiker
	Afvalstoffenheffing

Gemeente Barendrecht	WOZ
	OZB
	RZB
	Rioolheffing gebruiker
	Afvalstoffenheffing
	Reinigingsrechten
	Hondenbelasting

	Toeristenbelasting
	BIZ
Gemeente Brielle	BAG
	WKPB
	WOZ
	OZB
	Rioolheffing gebruiker
	Afvalstoffenheffing
	Hondenbelasting
	Forensenbelasting
	Reclamebelasting
Gemeente Goeree-Overflakkee	BAG
	WOZ
	OZB
	Rioolheffing eigenaar
	Afvalstoffenheffing
	Hondenbelasting
	Forensenbelasting
	Toeristenbelasting
	Watertoeristenbelasting
	BIZ
Gemeente Hardinxveld-Giessendam	WOZ
	OZB
	Rioolheffing gebruiker
	Afvalstoffenheffing
	Hondenbelasting
	BIZ
Gemeente Hellevoetsluis	BAG
	WKPB
	WOZ
	OZB
	Rioolheffing eigenaar
	Rioolheffing gebruiker
	Afvalstoffenheffing
	Hondenbelasting
	Grafrechten (1)
	Precariobelasting
	Toeristenbelasting
	Watertoeristenbelasting

1. *Grafrechten : Hoofdstuk 3, onder 3.1, lid c, jo. leden f, g en h, Tarieventabel behorende bij Verordening lijkbezorgingsrechten*.

Gemeente Hoeksche Waard	BAG
	WKPB
	WOZ
	OZB
	RZB
	Rioolheffing eigenaar (1)
	Rioolheffing gebruiker
	Afvalstoffenheffing
	Hondenbelasting
	Precariobelasting
	Toeristenbelasting
	Dagtoeristenbelasting (2)
	Watertoeristenbelasting
	Reclamebelasting (3)
	BIZ
	Baatbelasting (4)

1. *In de voormalige gemeente Korendijk wordt geen rioolheffing eigenaar geheven.*
2. *Wordt alleen in de voormalige gemeente Korendijk geheven.*
3. *Wordt alleen in de voormalige gemeente Oud-Beijerland geheven.*
4. *Wordt alleen in de voormalige gemeente Cromstrijen geheven.*

Gemeente Krimpenerwaard	BAG
	WKPB
	WOZ
	OZB
	Rioolheffing gebruiker
	Afvalstoffenheffing
	Hondenbelasting
	Grafrechten (1)
	Toeristenbelasting
	BIZ
	Precariobelasting

1. *Grafrechten: betreft de grafonderhoudsrechten*

Gemeente Lansingerland	WOZ
	OZB
	Rioolheffing gebruiker
	Afvalstoffenheffing
	Hondenbelasting
	BIZ
	Precariobelasting

Gemeente Nieuwkoop	BAG
	WKPB
	WOZ
	OZB

	RZB
	Rioolheffing gebruiker
	Afvalstoffenheffing
	Precariobelasting
	Forensenbelasting
	Grafrechten (1)
	BIZ

1. *Grafrechten: betreft de grafonderhoudsrechten*

Gemeente Westvoorne	WKPB
	WOZ
	OZB
	Rioolheffing eigenaar
	Rioolheffing gebruiker
	Afvalstoffenheffing
	Reinigingsrechten vastrecht
	Hondenbelasting
	Precariobelasting
	Toeristenbelasting
Waterschap Hollandse Delta	Watersysteemheffing
	Wegenheffing
	Zuiveringsheffing
	Verontreinigingsheffing

FORMULIER BEANTWOORDING TECHNSICHE VRAGEN TER VOORBEREIDING COMMISSIE BESPREKING	
Betreft commissie	Algemeen Bestuur dd. 8 mei 2019
Nummer en naam agendapunt:	Wijziging GR SVHW
Vraag van (fractie en cie lid invullen)	Groen Links: Anja de Geus
Vraag:	De stemvereisten bij bepaalde wijziging van de Regeling wordt aangepast. In artikel 24 vervalt lid 2. (….) Bij wijzigingen dienden deze unaniem besloten te worden. Voortaan is voor instemming slechts 2/3 van de deelnemers benodigd. Dit vanuit praktische overweging. 1. Hoe vaak is er in de afgelopen jaren vanaf 2015 vergaderd? 2. Hoe vaak kon een stemming niet doorgaan? 3. Hoe vaak was de vertegenwoordiger vanuit Lansingerland daarbij afwezig?
Beantwoording:	
1. Hoe vaak is er in de afgelopen jaren vanaf 2015 vergaderd?	2015 5x, 2016 4x, 2017 4x, 2018 4x, 2019 2x (t/m april)
2. Hoe vaak kon een stemming niet doorgaan?	Besluitvorming heeft altijd kunnen plaatsvinden
3. Hoe vaak was de vertegenwoordiger vanuit Lansingerland daarbij afwezig?	Geen enkele maal. Bij afwezigheid is het gebruikelijk dat Lansingerland zich laat vertegenwoordigen door een ander lid van het Algemeen Bestuur