

**Concept ontwerp begroting 2018
en meerjarenbeeld 2019-2021**

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Inhoud

Inleiding.....	5
Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH.....	8
1.1 Strategie en resultaten	8
1.2 Investering in een sterke regio	11
Hoofdstuk 2 Vervoersautoriteit.....	15
2.1 De inhoudelijke ambities.....	15
2.2 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.....	18
2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?.....	18
2.2.2 Wat gaat het kosten?	24
2.3 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	26
2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?.....	26
2.3.2 Wat gaat het kosten?	27
Hoofdstuk 3 Versterken Economisch Vestigingsklimaat	29
3.1 De inhoudelijke ambities.....	29
3.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat	31
3.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?.....	31
3.2.2 Wat gaat het kosten?	40
Hoofdstuk 4 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting	43
4.1 Algemene dekkingsmiddelen.....	43
4.2 Overhead.....	43
4.3 Vennootschapsbelasting	46
Hoofdstuk 5 Paragrafen	47
5.1 Financiering	47
5.2 Verbonden partijen	49
5.3 Weerstandsvermogen en risico's.....	52
5.4 Onderhoud kapitaalgoederen.....	55
5.5 Bedrijfsvoering.....	57
Hoofdstuk 6 Financiële begroting	60
6.1 Overzicht baten en lasten	60
6.2 Overzicht incidentele baten en lasten	61
6.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting	63
Hoofdstuk 7 Staat van reserves en fondsen 2017-2021	66
Hoofdstuk 8 Inwonerbijdragen per gemeente	67

Hoofdstuk 9 Besluit	68
Bijlage 1 Indicatoren	69
Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2017	80
1. Inleiding, achtergronden en kaders.....	82
1.1 De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2018.....	82
1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit.....	83
1.3 Beleidskaders van de Vervoersautoriteit.....	83
1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden.....	85
1.5 Harmonisatie van de investeringsprogramma's	85
2. Financiële samenvatting.....	86
3. Openbaar Vervoer	88
3.1 Projecten in de realisatiefase.....	88
3.2 Uitwerkingsfase.....	90
3.3 Verkenningen en planstudies	91
4. Verkeersmanagement en wegenstructuur	93
4.1 Projecten in de realisatiefase.....	93
4.2 Projecten in de uitwerkingsfase.....	94
4.3 Verkenningen en planstudies	96
5. Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid	98
5.1 Fiets	98
5.2 Ketenmobiliteit	100
5.3 Verkeersveiligheid	100
5.4 Duurzame mobiliteit	100
6. Beter Benutten.....	101
6.1 Beter Benutten Vervolg (SGH).....	101
6.2 Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg (SR).....	102
7. Quick Wins.....	102
Bijlagen.....	103
Bijlage A: Financieel overzicht IPVa 2017 t/m 2027.....	104
Bijlage B1 Grote projecten	105
Bijlage B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger.....	106
Bijlage B3 Aanmeldingen.....	111
Bijlage B4 Afgesloten projecten 2016.....	118

Bijlage C	Projectenlijsten Beter Benutten Vervolg.....	122
Bijlage D	Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.....	124
Bijlage E	Afkortingenlijst	126

Inleiding

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt er hard aan om een Europese topregio te worden. Of beter gezegd: om opnieuw een topregio te worden. Want dat was de regio tot voor de economische crisis. De 23 gemeenten die samen de metropoolregio vormen, doen dat via het Regionaal Investeringsprogramma, dat bestaat uit een groot aantal ruimtelijk-economische projecten die de internationale concurrentiepositie van de regio sterk moeten verbeteren. En daarnaast via de agenda economisch vestigingsklimaat, de strategische bereikbaarheidsagenda en de wettelijke taken verkeer en vervoer. Uiteindelijk gaat het erom dat er weer geïnvesteerd wordt in de regio, dat er weer meer banen ontstaan.

Europese topregio

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

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

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

De 23 deelnemende gemeenten in de metropoolregio hebben die actie ondernomen. De eerste resultaten zijn er al. In deze begroting tonen wij welke resultaten dat zijn. Ook is beschreven waar investeringen nodig zijn en welke projecten daarvoor op stapel staan.

Samen sterk

De 23 gemeenten werken samen in de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag met als taken economisch vestigingsklimaat en verkeer en vervoer. Alle 23 gemeenten zijn daartoe vertegenwoordigd in het algemeen bestuur, de bestuurscommissies en de adviescommissies van de metropoolregio. De 23 gemeenten zetten hun kennis en hun bestuurlijke kracht gezamenlijk voor de metropoolregio in. De 23 gemeenten bundelen niet alleen hun krachten onderling, maar werken ook intensief samen met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen, omliggende regio's als Drechtsteden en Holland-Rijnland, de provincie Zuid-Holland, het Rijk en Europa. Daarnaast werkt de metropoolregio nauw samen met de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ), het triple helix orgaan van vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. De 23 gemeenten, bedrijven, vervoerders,

kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en innovatieve MKB-ondernemers in de metropoolregio willen investeren in het gebied. In economische vernieuwing, verbeterde bereikbaarheid, toonaangevende duurzaamheid en aantrekkingskracht, waardoor de internationale concurrentiekracht wordt vergroot. In 2017 vindt de eerste evaluatie plaats van de gemeenschappelijke regeling.

Voor het bereiken van de doelstellingen worden de 23 gemeenten in de metropoolregio ondersteund door de werkorganisatie van de gemeenschappelijke regeling. Om gezamenlijke doelen te realiseren, zetten de deelnemende gemeenten ook hun eigen medewerkers in, die helpen bij projecten, activiteiten en het uitstippelen van beleid. De werkorganisatie is daarmee vooral een netwerkorganisatie, waarbij de kennis, kunde en capaciteit juist van de 23 gemeenten zelf moet komen. Daardoor kunnen de kosten van de werkorganisatie beperkt blijven. Medio november 2017 verhuist de werkorganisatie van Den Haag naar Rotterdam, waar het nieuwe huis van de metropoolregio vorm zal krijgen.

Samen sterk dus. De metropoolregio is van, voor en door 23 gemeenten. Juist die samenwerking maakt het mogelijk een aantrekkelijke regio te zijn waar het goed werken, wonen en recreëren is. Een metropoolregio waar bedrijven zich graag vestigen en waar bezoekers zich welkom voelen.

Werkplan

Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de strategische agenda. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 het Werkplan MRDH vastgesteld. Daarbij is besloten om het strategisch deel van het Werkplan met ingang van 2017 te koppelen aan de doorlooptijd van de strategische agenda van de MRDH en daarmee niet meer jaarlijks uit te brengen. De concrete activiteiten worden met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de jaarrekening en de Bestuursrapportages gemeld. De ontwerpbegroting MRDH 2018 vervult derhalve tevens de functie van Werkplan.

Kadernota MRDH begroting 2018

Op 10 maart 2017 heeft het algemeen bestuur de Kadernota MRDH begroting 2018 vastgesteld. Deze Kadernota heeft als uitgangspunt gediend voor het opstellen van de begroting 2018 voor de MRDH. Dit betekent onder meer dat met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonerbijdrage ten behoeve van Verkeer en Vervoer opgaven meer wordt geheven. De programma's Openbaar Vervoer en Verkeer zijn vervangen door de programma's Exploitatie en Infrastructuur (verkeer en openbaar vervoer). Dit sluit beter aan bij de actuele werkwijze en het afwegingskader dat wordt gebruikt bij de verdeling van de middelen. De inwonerbijdrage voor het programma Economisch vestigingsklimaat bedraagt voor de begroting 2018 € 2,51.

Leeswijzer

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording¹ (BBV) bestaat de MRDH begroting uit een beleidsbegroting en een financiële begroting. De beleidsbegroting beslaat de hoofdstukken 2 tot en met 5, met hoofdstuk 1 als introductie van de integrale ambitie en activiteiten van de MRDH en daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale begroting.

Hoofdstuk 6 bevat de financiële begroting.

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

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de overige onderdelen van het programmaplan: het overzicht algemene dekkingsmiddelen, het overzicht van de kosten van overhead en de vennootschapsbelasting.

Hoofdstuk 5 bevat het laatste onderdeel van de beleidsbegroting, de paragrafen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op financiering, verbonden partijen, weerstandsvermogen en risico's, onderhoud kapitaalgoederen en bedrijfsvoering.

Hoofdstuk 6, de financiële begroting, bestaat uit drie onderwerpen: in (1) het overzicht van baten en lasten worden onder meer de fluctuaties in de meerjarenramingen toegelicht, in (2) de uiteenzetting van de financiële positie zijn de geprognosticeerde begin- en eindbalans opgenomen en wordt ingegaan op het EMU saldo en als laatste (3) worden de geraamde baten en lasten per taakveld weergegeven.

Hoofdstuk 7 bevat de staat van reserves en fondsen 2017-2021.

Hoofdstuk 8 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

In de bijlagen zijn achtereenvolgens de indicatoren en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) opgenomen.

¹ De Gemeentewet en de Provinciewet schrijven voor dat elke gemeente en elke provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken opstellen. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bevat de regelgeving daarvoor. Op basis van de wet geldt het BBV ook voor gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

Terug naar een Europese topregio

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag wil weer een Europese topregio worden. Eerder schaarde onze regio zich al bij die top, maar de economische crisis trof het gebied hard. De werkgelegenheid kromp er meer dan elders. Om bedreigingen te keren en (nieuwe) kansen te benutten, speelt MRDH met vier strategische pijlers in op de nieuwe economie. Om zo de economische slagkracht in en de aantrekkingskracht van de regio te versterken. De eerste resultaten zijn al behaald, in 2018 gaat de Metropoolregio nog meer successen verzilveren.

1.1 Strategie en resultaten

De agenda's van de Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat vormen de basis van een strategie, die zoals hiervoor genoemd, bestaat uit vier belangrijke aandachtsgebieden.

1. Economische vernieuwing

Met meer dan twee miljoen inwoners en een bijdrage van circa 20 procent aan het Bruto Nationaal Product is de metropoolregio een belangrijke economische kern van ons land. Maar het verbeteren van werkgelegenheid en aantrekkingskracht vereist economische en technologische vernieuwing. Innovaties moeten in een hogere versnelling komen, waarbij bedrijven en instellingen op een creatieve manier met elkaar moeten samenwerken. Denk aan het fieldlab Additive Manufacturing, waarin de gemeente Rotterdam, bedrijven, onderzoekers en studenten zich buigen over de mogelijkheden van 3D printtechnieken voor de maritieme industrie. Een scheepsschroef uit een 3D metaalprinter? Het kan straks hier in de regio.

2. Bereikbaarheid verbeteren

Voor een gezonde, nieuwe economie is het belangrijk dat het economisch hart blijft kloppen. Het betekent dat we de aderen en slagaders, de belangrijke infrastructuur, moeten openhouden. We gaan ervoor zorgen dat bewoners, bezoekers en zakelijk verkeer zich snel en efficiënt kunnen verplaatsen. Dat vergt investering in connectiviteit. Zo bereidt de regio een schaa sprong voor van het openbaar vervoer naar een regionaal lightrailnetwerk. De verbinding Rotterdam-Delft-Den Haag wordt daarbij de ruggengraat. Het netwerk gaat de economische toplocaties en de woonwijken beter verbinden en biedt nieuwe kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Vanuit alle plekken in de regio kunnen reizigers het lightrailnetwerk straks goed bereiken. Zowel met de fiets als met de auto (P+R), en in toenemende mate ook via innovatieve oplossingen, zoals automatisch vervoer.

Bereikbaarheid verbeteren betreft ook verbetering van de infrastructuur voor dataverkeer. Vanuit de Roadmap Next Economy zetten bedrijven en overheden zich samen in voor realisatie van nieuwe netwerken die innovatieve diensten op het gebied van energie, logistiek en mobiliteit mogelijk maken. Zoetermeer is in dat kader de regionale trekker voor kennis en werkgelegenheid op het gebied van Big Data.

3. Toonaangevende duurzaamheid

Structurele economische en maatschappelijke veranderingen leiden tot een next economy. Die nieuwe economie kenmerkt zich door circulariteit: we gaan slimmer om met grondstoffen, energie en hergebruik van materialen. Dit biedt mogelijkheden voor groei van productiviteit. Daarom zet de MRDH mondiale vraagstukken en oplossingen rond duurzaamheid centraal. Bijvoorbeeld door het gebruik van elektrische auto's te stimuleren. En dat via een gezamenlijke aanbesteding voor de plaatsing en exploitatie van laadpalen.

Voor de nieuwe busconcessies, die in 2018 en 2019 starten, gelden diverse voorwaarden. Een zeer belangrijke voorwaarde is dat de vervoerder gedurende de concessieperiode de transitie moet maken naar honderd procent zero emissie. Dus geen enkele schadelijke uitstoot meer. De MRDH daagt vervoerders uit om met een ambitieus transitieplan deze stap zo snel mogelijk te zetten. Bovendien onderzoekt de Metropoolregio samen met de vervoerders hoe je de elektriciteitsnetwerken van tram en metro slimmer kunt benutten voor de energietransitie in de steden.

4. Aantrekkingskracht regio versterken

Economische vernieuwing en duurzaam verdienvermogen steunen op menselijk talent en ondernemerschap. Vandaag de dag kiezen talenten echter niet alleen een werkplek, maar ook een klimaat waar het goed leven en wonen is. Daarom zetten de 23 gemeenten in op een regio met schone lucht, nauwelijks milieuoverlast, veel groen en ruimte voor recreatie. Inwoners en bezoekers moeten er bovendien graag op uit willen trekken. Samen met de gemeenten Zoetermeer en Alphen aan den Rijn, alsmede met de provincie, werken we daarom aan het versterken van de waterverbindingen in de regio. Om ook daarmee toerisme en recreatie te stimuleren.

Eerste resultaten

Om de gestelde ambities te realiseren, werken de 23 gemeenten intensief samen met onder meer bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke en internationale organisaties. Gezamenlijk pakten zij het traject Roadmap Next Economy op. Dat werd in 2016 afgerond. Verder is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld en stelde de MRDH het Regionaal Investeringsprogramma vast, inclusief de uitvoeringsstrategie. De 23 gemeenten, de provincie Zuid-Holland, de Economische Programmaraad Zuidvleugel en de regio's Holland Rijnland en Drechtsteden pakken het Regionaal Investeringsprogramma verder op. Dit programma boekte al diverse resultaten. Enkele voorbeelden zijn:

1. Europese steun voor betere bereikbaarheid

De Europese Investeringsbank (EIB) is de instelling voor langlopende leningen van de Europese Unie. De EIB en de RET tekenden een overeenkomst voor een lening van € 120 miljoen. Met dat geld schaft de Rotterdamse vervoerder zestien nieuwe metrostellen aan. De metro's gaan rijden op de Hoekse Lijn, het traject tussen Rotterdam en Hoek van Holland dat in september 2017 wordt heropend. Daarnaast komen er zes nieuwe metro's om vaker in de spits tussen Rotterdam en Den Haag te rijden. Om de lening te kunnen verstrekken, staat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag garant.

2. Frequentie OV omhoog

Staatsecretaris Sharon Dijksma (Infrastructuur en Milieu) heeft groen licht gegeven voor de spooruitbreiding tussen Rijswijk en Delft-Zuid. Daarmee zet het kabinet een belangrijke stap in de verbetering van het economisch vestigingsklimaat van de Zuidelijke Randstad. Dit mede dankzij de gezamenlijke inzet vanuit de regio, waaronder de gemeenten Den Haag, Rotterdam, Delft en Schiedam. Het Tracébesluit betekent dat in 2023 elke tien minuten een Sprinter voorbij komt (nu nog elk kwartier) op het traject tussen Dordrecht en Leiden. Daarmee wordt voldaan aan het belangrijkste doel van het programma Stedenbaan, waarin onder meer MRDH, NS en ProRail al tien jaar samenwerken aan verbetering van het openbaar vervoer in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling.

Voor een meer geïntegreerde regionale economie en betere verbindingen naar andere regio's zijn snellere Intercity's en frequenter rijdende regionale treinen/lightrails tussen Rotterdam en Den Haag van groot belang. Daarom krijgt de spoorverbinding tussen Den Haag en Rotterdam hoge prioriteit in het Regionaal Investeringsprogramma. Samen met de NS en ProRail zorgen de gemeenten er bovendien voor dat de stations beter bereikbaar voor fietsers worden en de inrichting van de omgeving van stations aantrekkelijker. Onder meer door het realiseren van nieuwe woningen en (bij de grote stations) kantoren.

Verder heeft de metropoolregio in 2016 de voor inbesteding benodigde zeggenschap verkregen over de RET en HTM. De concessies voor tram en metro in Rotterdam en omstreken en Den Haag en omstreken zijn gegund aan de RET en de HTM.

3. Automatisch Vervoer op de Last Mile

Met de Parkshuttle in Capelle aan den IJssel heeft de MRDH al een historie van vijftien jaar met Automatisch Vervoer op de Last Mile. Van daaruit ontwikkelen gemeenten, bedrijfsleven en kennisinstellingen het fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) als onderdeel van het Regionaal Investeringsprogramma.

Samen met de gemeenten Leiden, Den Haag, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Capelle aan den IJssel, de provincie, de TU Delft en de Rotterdamse en Haagse Hogeschool ontwikkelt de Metropoolregio op locatie oplossingen voor Automatisch Vervoer op de Last Mile. Onderdeel hiervan is de Parkshuttle, dat is mogelijk nu de vervoerconcessie van Connexxion tot eind 2018 is verlengd. Tevens lanceert de TU Delft in 2017 het research lab Automated Driving, waar zij de praktijkeffecten van nieuwe automatische technologie gaat testen.

4. Opzetten samenwerking fieldlabs en MKB

Fieldlabs zijn praktijkomgevingen waarin bedrijven en kennispartners samenwerken in het ontwikkelen, testen en demonstreren van nieuwe technologieën, producten en innovaties. Denk aan robotisering, 3D-printing en big dataprocessing. Het doel van de fieldlabs is drieledig: versterking van de regionale economie, bijdragen aan het oplossen van maatschappelijke vraagstukken en verbetering van de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. In het kader van het Regionaal Investeringsprogramma zijn 15 fieldlabs bijeen gebracht in een regionaal netwerk. Het netwerk wordt ondersteund door een kernteam van MRDH, PZH, InnovationQuarter en TNO. De kracht van de fieldlabs in de regio Zuid-Holland is dat deze zich richten op mondiale vraagstukken en internationale marktkansen en daarvoor oplossingen vinden vanuit de sterke sectoren die de regio kenmerken. Denk daarbij aan de high tech sector, glastuinbouw, het haven

industriële complex of bijvoorbeeld de beschikbare kennis en expertise op het terrein van deltatechnologie.

1.2 Investeren in een sterke regio

De vier al behaalde successen komen voort uit het werken aan noodzakelijke vernieuwing. Ze lopen vooruit op de nog te boeken resultaten in 2017. En die komen weer voort uit de projecten van het Regionaal Investeringsprogramma. Eerder pleitte MRDH-voorzitter Ahmed Aboutaleb dat de regio een fundamenteel nieuwe aanpak behoeft. “De Metropoolregio biedt veel kansen voor een nieuwe, duurzame economie. Benutten we deze kansen goed, dan kan het bedrijfsleven innoveren en levert dat meer werkgelegenheid op.” Het Regionaal Investeringsprogramma toont hoe en welke kansen de regio oppakt.

Krachtige mix

Onze regio heeft alles in huis om weer een Europese topregio te worden. En te blijven. Dit dankzij een veelzijdig en onderscheidend economisch profiel. Bekijk de regio en je ziet toonaangevende internationale bedrijven, uitmuntende onderwijs- en kennisinstellingen, de grootste mainport van Europa en mondiaal toonaangevende greenports voor agrofood. Daarnaast hebben we internationaal aanzien op het gebied van vrede en recht. Maar dat is nog niet alles. Met de concentratie van bedrijven en kennisinstellingen rond onder meer clean tech, health & life sciences, recycling, food, mobility & logistics en safety & security, in combinatie met de haven, heeft de regio een krachtige mix in handen. Verder zijn er mogelijkheden voor kruisbestuiving tussen bijvoorbeeld (bio)chemie en tuinbouw, tussen security, ICT en finance, tussen voedselproductie en gezondheid en tussen de lucht-/ruimtevaart en het maritieme cluster. Kortom, kansen te over.

Maar liefst 150 projecten

Het investeringsprogramma bestaat uit maar liefst 150 concrete projecten die zijn aangedragen door de betrokken gemeenten, de provincie, de kennisinstellingen en het bedrijfsleven. Uit die lijst zijn, zogenoemde focusprojecten benoemd. Deze projecten hebben een grote regionale betekenis en kunnen in de periode tot medio 2017 tot een concreet resultaat leiden. De totale lijst aan projecten staat op de website investeringsprogramma.nl.

Voor het sterker maken van onze regio vernieuwen we in viervoud; vernieuwen in (1) economie, (2) energie, (3) verbindingen en (4) stad en omgeving. De genoemde 150 projecten vallen alle onder deze vier invalshoeken.

Het algemeen bestuur stelde op 9 december 2016 een aantal focusprojecten vast. In de tabel hieronder leest u welke focusprojecten dat zijn. De projecten met een * hebben een relatie met de Roadmap Next Economy. Daarnaast besloot het algemeen bestuur enkele van deze projecten in de etalage te zetten. Om daarmee effectiever te zijn op het gebied van communicatie en public affairs.

Focusprojecten			Bestuurlijk verantwoordelijk
Vier sporen Den Haag-Rotterdam	Rijswijk-Delft Zuid		MRDH/PZH/Rijk
	Delft Zuid – Schiedam		
	Schiedam-Rotterdam Centraal		
Next Generation Woonwijken (*)	Verstedelijkingsstrategie		PZH
	Verduurzaming woningen VvE's		MRDH/Gemeenten
	Wijkaanpak		MRDH/Gemeenten
Energie-infrastructuur	Smart Multi Commodity Grid (*)		PZH/MRDH/ Gemeenten
	Cluster West		
	Cluster Oost		
Opwekking duurzame energie	Geothermie (*)		PZH/Gemeenten
Digital Gateway (*)	Connect MRDH		Privaat
	Digital Port		
	Automated/connected Mobility		
Automatisch Vervoer Last Mile	Fieldlab Automatisch Vervoer (*)		MRDH/ Kennisinstellingen
	Rotterdam The Hague Airport – shuttle RandstadRail Meijersplein		MRDH
	Rivium		Capelle ad IJssel
	Vijfsluizen		Schiedam
	Transformatie onderkant OV		MRDH
Vervoer op maat			
Energietransitie mobiliteit	Zero emissie openbaar vervoer (*)		MRDH/Privaat
	OV- en weginfrastructuur		MRDH/PZH
	Laadpalen elektrisch vervoer		MRDH/Gemeenten
Transformatie kantoren en winkels	Transformatie kantoren ²		MRDH/Gemeenten
Weginfrastructuur	Programma Aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend wegnnet A4/N223 Den Hoorn, A4 - N470 Kruithuisweg - A13, A29/N487, A29/N217, A29/N59 Hellegatsplein, A12 / N219, A4 / N206, A20 Maasdijk, A20 Vlaardingen, A20 Maassluis Noordzijde, A20 Vlaardingen West, A20 Maassluis Zuidzijde, A15 IJsselmondse Knoop, A15 Aveling, A15 Hartelbrug, A15 Harmsenbrug (N57), A20 Capelle a/d IJssel (m.n. afrit vanuit Terbregseplein), Aansluiting Zoetermeer, A4 - N211 - N222 - A20 (Veilingroute), A4 Den Haag Zuid Harnaschknoop		MRDH/PZH/Rijk
	Oeververbindingen	Rotterdam	MRDH/Rotterdam/Rijk
		Brienenoord/Algeracorridor	MRDH/Rotterdam/ Capelle en Krimpen ad IJssel/ Ridderkerk/Rijk
	Corridor Rotterdam-Antwerpen		PZH/Rijk
	Fietsparkeren bij OV haltes		MRDH
Schaalsprong Metropolaan OV	Samenloop RandstadRail E met Zoetermeerlijn ¾		MRDH/Gemeenten
	Rotterdam		
	Den Haag		
	Oost-/Westland		
Campus Leiden (*)	Bereikbaarheid, Stationsgebied, Vastgoed, Faciliteiten		Leiden
Campus Delft (*)	Bereikbaarheid, Stationsgebied, Vastgoed, Faciliteiten		Delft
Rotterdam Innovation District (*)	Herontwikkeling, Innovatie, Bereikbaarheid		Rotterdam
Central Innovation Ditstrict Den Haag (*)	Herontwikkeling, Innovatie, Bereikbaarheid		Den Haag
Internationale Ontwikkeling Scheveningen	Herontwikkeling, innovatie, Bereikbaarheid		Den Haag
Fieldlabs	Fieldlab infrastructuur (*)		MRDH/PZH/ Kennisinstellingen
Greenports Modernisering Glastuinbouw	Greenport corridor (onderdeel van integrale gebiedsontwikkeling A4-Veilingroute A20)		PZH
Greenports Next	World food park		GR Nieuw Reijerwaard

Step Food		
A12 Corridor/Bleizo	Multimodale ontsluiting Corridor A12 (Railterminal)	Lansingerland
Maritiem Service District		Schiedam
Metropolitaan Landschap	Hollandse banen	MRDH/PZH/ Gemeenten
	Metropolitane fietsroutes	
	Inpassing Viersporigheid Central Park	

Aanzienlijk meer banen

Het Regionaal Investeringsprogramma toont meer dan 150 projecten met een investeringsbehoefte van € 12 tot € 15 miljard over de komende tien jaar. Bedrijven, kennisinstellingen en overheden ontwikkelen deze projecten samen en geven met elkaar de financieringsstrategie vorm. De projecten versterken niet alleen de economie, maar leveren (volgens berekeningen van de OESO) ook nog eens 25.000 tot 50.000 banen op in de regio en twee tot vier procent extra economische groei. En dat in een gebied waar nu al circa 20 procent van het Bruto Nationaal Product wordt verdiend.

Uitvoeren strategie

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

Een grote uitvoeringsorganisatie kent de MRDH bij dit investeringsprogramma niet. Wel ondersteunen en faciliteren wij met de zogenoemde vliegwielfuncties: financiering, Europa, Public Affairs, Tafel Rijk-MRDH/regio en themabijeenkomsten. De ambtelijke en bestuurlijke Investment Board vormt de 'motor' om ervoor te zorgen dat de trekkers van de projecten (de projecteigenaren) resultaten behalen.

Financiering

Zoals gezegd is voor de genoemde focusprojecten in de komende tien jaar een investering van € 12 tot € 15 miljard nodig. Dat geld moeten bedrijven, kennisinstellingen en overheden bij elkaar brengen. Per project komt er een bekostigings- en financieringsarrangement. Daarnaast willen wij dat partijen ook zelf op zoek gaan naar nieuwe financieringsbronnen. Ook de MRDH gaat dat doen. Een mooi voorbeeld is de al genoemde lening van de Europese Investeringsbank voor de aanschaf van nieuwe metro's. De 23 gemeenten en de provincie Zuid-Holland moeten in hun begrotingen zeker ook rekening houden met financiële bijdragen aan projecten waarvan zij zelf (bestuurlijk) eigenaar zijn.

Voortgang bewaken

Hoe verloopt de uitvoering van het Regionaal Investeringsprogramma? En hoe de implementatie van de Roadmap Next Economy? Deze vragen komen bij elke reguliere vergadering van de Adviescommissies, de Bestuurscommissies en het algemeen bestuur aan de orde. Ook in de Economische Programmaraad Zuidvleugel komen de voortgang en de strategische kansen, dilemma's en knelpunten ter tafel. Daarnaast vindt elk jaar een uitgebreidere bijeenkomst, een *special*, plaats waarbij alle betrokken partijen samen de balans opmaken.

Wilt u tussentijds de voortgang van het programma en de projecten zien, ga dan naar investeringsprogramma.nl. De MRDH beheert deze website, maar de projecteigenaren leveren zelf de informatie aan en houden deze actueel.

1.3 Financiën

De begroting 2018 kent een omvang van € 666,7 miljoen. Hieronder staat de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2018 (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	366.785.800	413.611.705	400.232.145	393.468.946	393.572.418	389.531.759
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	254.364.847	454.415.178	255.981.072	255.032.744	102.375.636	120.844.776
3. Economisch Vestigingsklimaat	7.055.992	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
4. Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
Overhead	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	630.761.139	876.317.583	666.745.017	658.850.890	506.289.654	520.718.135
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	366.785.800	417.872.037	405.190.971	398.441.482	396.237.756	391.769.815
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	254.364.847	454.415.178	255.981.077	255.032.702	102.375.635	120.844.807
3. Economisch Vestigingsklimaat	6.259.928	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
4. Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
Overhead	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Totaal	629.965.075	880.577.915	671.703.848	663.823.384	508.954.991	522.956.222
Resultaat voor reservemutaties	-796.064	4.260.332	4.958.831	4.972.494	2.665.337	2.238.087
Onttrekking aan reserves	796.064	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	-4.260.332	-4.958.826	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	0	0	0	0

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

Hoofdstuk 2 Vervoersautoriteit

2.1 De inhoudelijke ambities

Inleiding

Binnen de MRDH begroting kent de Vervoersautoriteit twee programma's: een programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en een programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. Aan de hand van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid beschrijven we per programma de doelstellingen ofwel wat we willen bereiken, en aan deze doelstellingen koppelen we vervolgens jaaractiviteiten. Onderdeel hiervan is de uitvoering van een aantal wettelijke taken wat betreft de concessieverlening openbaar vervoer, beheer en onderhoud openbaar vervoerinfrastructuur en de planvormingsbevoegdheid conform de Planwet Verkeer en Vervoer. Het programma Infrastructuur vormt de basis voor het bereikbaarheidsdeel van de focus- en etalageprojecten uit het Regionaal Investeringsprogramma.

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

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

Bereikbaarheidsdoel	Top-eis	Ambitie in 2025 t.o.v. huidige situatie
Concurrerende economie	- Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken - Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	- Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen/voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken	Toename van 10% voor 90% van de woongebieden
Kwaliteit van plekken	Gebruikerswaardering van de stedenbaanknopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen
De duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem (CO ₂)	Afname van 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	Afname van 10% voor het gehele OV-systeem

Daarnaast is een aantal kwaliteitseisen gesteld aan het functioneren van de infrastructuurnetwerken van openbaar vervoer, auto en fiets en de knooppunten daartussen. Daarvoor wordt verwezen naar de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.

Het geheel maakt het mogelijk om onderbouwde keuzes te maken, prioriteiten te stellen en meer inzicht te krijgen in de effectiviteit van investeringen. Dit vraagt, naast een methodische doorvertaling van doelen naar eisen, om een bijpassende monitoringssystematiek. Deze wordt in

2017 geoperationaliseerd, inclusief het opstellen van het eerste monitoringsrapport. Vooruitlopend daarop is in 2016 voor een aantal toepisen een eerste nulmeting verricht. Die nulmeting is opgenomen in bijlage 1 van deze begroting.

De hoofdaccenten in 2018

In 2016 lag het accent op de beleidsvorming met de vaststelling van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, het Regionaal Investeringsprogramma en de Roadmap Next Economy. In 2017 ligt de nadruk op de beleidsuitwerking met het vertalen van de toepisen uit de Uitvoeringsagenda naar projectprogramma's en het maken van afspraken daarover met gemeenten, provincie en het Rijk. In 2018 verschuift het accent verder naar de beleidsuitvoering: projecten en maatregelen, planstudies en verkenningen, en zullen de beleidsprioriteiten worden ingebracht in de dan aan de orde zijnde beleidsprocessen op nationaal en provinciaal niveau. Dat geldt ook voor de exploitatie van het openbaar vervoer, waarvan het kader in de programma's van eisen voor de nieuwe concessies is vastgelegd en waartoe stelselmatig aan verbetering wordt gewerkt.

In 2018 is er duidelijkheid over de ambitie van het nieuwe kabinet op het gebied van regionale en stedelijke bereikbaarheid. Die ambitie zal inhoudelijk en financieel van invloed zijn op de mogelijkheden van de MRDH om het beleid tot uitvoering te brengen. Enerzijds gaat dat om de omvang van de BDU, anderzijds om de afspraken met het Rijk over het te realiseren bereikbaarheidsprogramma in het jaarlijkse BO-MIRT. De breed gedragen ambities voor stedelijke ontwikkeling en agglomeratiekracht worden alsdan geconcretiseerd en kunnen zich vertalen in nieuwe prioriteiten.

Van belang is daarbij dat op de juiste manier een koppeling van ruimtelijke ontwikkeling, verstedelijking en het mobiliteitssysteem wordt gelegd. Het concept Stedenbaan moet goed worden geborgd en de instrumenten uit de nieuwe Omgevingswet moeten door gemeenten en provincie worden ingezet in aansluiting op de gezamenlijke bereikbaarheidsambities.

De financiële structuur

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid leidt tot projecten en maatregelen die opgenomen worden in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa), en in het verlengde daarvan het Regionaal Investeringsprogramma.

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit (Va) worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke rijksbijdragen, zoals gelden voor het programma Beter Benutten Vervolg en het Actieprogramma Regionaal OV die beiden zijn toegevoegd aan de BDU.

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

Op 1 januari 2018 wordt een nieuwe Subsidieverordening MRDH Vervoersautoriteit van kracht. De Subsidieverordening geldt voor alle 23 participerende gemeenten en andere partijen die aanspraak kunnen maken op subsidie vanuit de MRDH. Dit betekent dat met ingang van het begrotingsjaar 2018 de investeringsprogramma's van de voormalige stadsregio's niet meer gescheiden worden gehouden. Als beleidsregel is vastgelegd dat over een periode van tien jaar tenminste 20% van de BDU-middelen beschikbaar moet zijn voor nieuwe infrastructurele projecten (de zgn. 80-20 regel).

Om dit goed te kunnen monitoren, en omwille van een daarop toegesneden transparante besluitvorming, is de programma-indeling van 2018 daarop aangepast. De bestaande programma's Verkeer en Openbaar Vervoer worden verdeeld over de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

Het Investeringsprogramma Va (IPVa) maakt deel uit van het programma "Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer" en geeft inzicht in de bijdrage vanuit de middelen van de Va aan het realiseren van infrastructurele projecten. De uitgangspunten zijn in dit kader als volgt:

- conform een daartoe in het algemeen bestuur genomen besluit mag sprake zijn van overplanning (= negatief saldo) binnen het investeringsprogramma, mits binnen 10 jaar het saldo weer nul is. Overplanning houdt in dat er in enig jaar meer aan projectuitvoering wordt begroot dan er aan BDU-middelen beschikbaar is. De praktijk leert echter dat er structureel veel te optimistisch wordt gepland. Anders gezegd, de uitvoering van projecten verloopt veel trager dan waar in het IPVa van wordt uitgegaan. Omdat het uitgangspunt is dat er meer realistisch moet worden begroot, vormt vanaf 2018 het IPVa wel de basis voor dit onderdeel van de begroting, maar wordt hierop een correctie (op basis van ervaringscijfers) op de daarin geraamde bestedingen toegepast.
- in de begroting 2017 is voor dat begrotingsjaar een overbestedingsplafond vastgelegd van € 90 miljoen onder de voorwaarde dat binnen een periode van tien jaar de voor de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer beschikbare financiële middelen ten minste nul zijn. Zoals het zich nu laat aanzien, is de kans dat deze overbesteding zich daadwerkelijk in 2017 zal voordoen zeer gering. Hoe dat voor 2018 en volgende jaren uitpakt op basis van de hiervoor genoemde gewijzigde (meer realistische) ramingen, is verwerkt in deze begroting 2018.
- conform het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 7 december 2016 zal met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonerbijdrage ten behoeve van Verkeer en Vervoer opgaven meer worden geheven. Door het voorgestelde besluit wordt de financiële opgave van de MRDH groter. Voor de begroting 2018 en de meerjarenraming 2019-2021 gaat het om een bedrag van € 38,8 miljoen aan minder inkomsten. Met de gevolgen hiervan is rekening gehouden in het IPVa 2018 en daarmee zijn tevens de financiële gevolgen verwerkt in de voorliggende begroting 2018 en meerjarenraming 2019-2021.
- voor het programma kleine projecten wordt vanaf 2018 MRDH-breed een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van het programma kleine projecten wordt in het voorjaar van 2017 in samenspraak met de gemeenten uitgewerkt, gericht op vaststelling in de Bestuurscommissie uiterlijk in oktober 2017 (vooruitlopend op de begrotingsbehandeling van de gemeenten).

2.2 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer richt zich op de inzet van de Va voor algemene strategie- en beleidsontwikkeling, verkeersmanagement en wegenstructuur, fiets, duurzaamheid en verkeersveiligheid en de exploitatie van het openbaar vervoer. Het programma is hiermee vanuit het perspectief van de versterking van het economisch vestigingsklimaat de basis onder de besluitvorming over de ontwikkeling van het netwerk, de benutting daarvan en de (economische, ruimtelijke, bedrijfsmatige) randvoorwaarden daarbij. Vanuit het programma volgen infrastructurele opgaven die, voor zover de Va er financieel aan bijdraagt, onderdeel worden van het programma infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

De beleidsmatige kaders voor het programma zijn opgenomen in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de Roadmap Next Economy. Deze programma's vertalen de kaders naar beleidsuitwerkingen, initiatieven voor de agenda van hogere overheden en voor de samenwerking met het bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Samenwerking is een belangrijke pijler onder het gekozen beleid en de programmering. Innoveren, slim samenwerken met andere overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen, monitoren en bijsturen, trends en ontwikkelingen nauwgezet volgen en nieuwe en/of andere financieringskanalen aanboren zijn de sleutelwoorden om de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid tot uitvoering te brengen en door te ontwikkelen.

In 2019 treedt de Omgevingswet in werking en wordt de Planwet Verkeer en Vervoer afgeschaft. De rol van het regionaal verkeers- en vervoersplan als instrument voor bovenlokale strategie- en beleidsontwikkeling gaat dan op in de Provinciale Omgevingsvisie. In 2018 zullen zowel de provincie Zuid-Holland als het Rijk stappen zetten op weg naar vaststelling van Omgevingsvisies conform de nieuwe wet.

Goede afstemming over besluiten op het gebied van mobiliteit, verstedelijking en ruimte is voorwaarde om netwerken voor verkeer en vervoer goed te benutten en te borgen dat ontwikkellocaties adequaat en efficiënt bereikbaar te maken zijn. De samenhang tussen openbaar vervoer en verstedelijking is sinds 2006 georganiseerd via Stedenbaan. In 2017 is besloten deze taak te beleggen bij de bestaande bestuurlijke overlegtafels op het gebied van OV, Verstedelijking en Wonen en de tafels Ruimte en Economie in plaats van het Bestuurlijk Platform Stedenbaan. De diverse onderdelen van de aanpak van Stedenbaan zoals ketenmobiliteit, monitoring, kwaliteit van stations en stationsomgevingen, alliantiegesprekken worden belegd bij de partners van Stedenbaan waaronder de MRDH en de MRDH-gemeenten.

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

Wat willen we bereiken?

De hoofddoelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn opgenomen in paragraaf 2.1. De toepisen en systeemeisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn in 2017 geoperationaliseerd en er heeft een volledige nulmeting plaatsgevonden. Tevens zijn op de diverse thema's en gebieden uitwerkings- en uitvoeringsprogramma's vastgesteld. Deels heeft dit plaatsgevonden in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.

Daarin zijn de opgaven bepaald die de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Deze vormen, in overleg met het Rijk mede de basis onder het programma dat wordt afgesproken met de minister van I&M in het BO-MIRT najaar 2017 en volgende jaren.

Hoewel een aantal beleidsuitwerkingsopgaven nog doorloopt, staat 2018 in het teken van uitwerking en uitvoering van maatregelen. Soms in de vorm van verkenningen voor langere termijn, soms in de vorm van concrete maatregelen op korte termijn.

De ontwikkeling van het netwerk rijkswegen en spoorwegen alsmede de bekostiging daarvan, is de verantwoordelijkheid van het Rijk. De MRDH heeft hierbij een belang vanwege de rol van de rijksinfrastructuur in de interne en externe bereikbaarheid van de regio en werkt daarom aan onderbouwing van dit belang ten behoeve van de besluitvorming op rijksniveau (onder andere via het BO-MIRT).

Monitoring van de gestelde top- en netwerkeisen blijft van groot belang, niet alleen om te bepalen of we het goed doen, maar ook om vorm te geven aan adaptieve planning: inspelen op de nieuwe ontwikkelingen in gedrag en techniek.

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

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

De wegenstructuur in de metropoolregio moet het mogelijk maken dat zoveel mogelijk inwoners binnen 45 minuten de metropolitane economische centra betrouwbaar kunnen bereiken en dat voorzieningen en arbeidsplaatsen binnen bereik van de inwoners zijn. Daartoe worden in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid eisen gesteld aan het autonetwerk op het gebied van doorstroming en betrouwbaarheid. Bij de te nemen maatregelen gaat het niet alleen om het oplossen van knelpunten via aanleg van infrastructuur maar in de eerste plaats om het beter benutten van de infrastructuur die er al ligt.

Fiets- en ketenmobiliteit dragen bij aan de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid én aan een duurzamere regio. Fiets- en ketenmobiliteit zijn een manier om onnodig autogebruik terug te dringen.

Het toenemend fietsgebruik, zowel binnenstedelijk als regionaal, draagt bij aan bereikbaarheid, de kwaliteit van de buitenruimte en de leefbaarheid. De fiets is daarnaast van grote betekenis voor de ontsluiting van de grote landelijke groengebieden in de regio. Deze toename willen we bevorderen met infrastructuur die rekening houdt met e-bikes en andere innovatieve fietsen.

Mobiliteitsnetwerken worden optimaal gebruikt door de beschikbaarheid van voldoende ketenvoorzieningen die de overstap tussen fiets, auto en OV op een aangename wijze mogelijk maken. Deze voorzieningen zijn betaalbaar en worden door de reiziger positief gewaardeerd.

Vanuit de rol en verantwoordelijkheid van de Va dragen we bij aan reductie van de emissie van CO₂ door verkeer en vervoer. We zorgen dat openbaar vervoer zonder emissies een efficiënte bijdrage levert aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid en mobiliteit.

Elk verkeersslachtoffer is er één teveel. 'Maak van de nul een punt' is de paraplu waaronder het hele verkeersveiligheidsbeleid valt. De MRDH gebruikt de afgesproken landelijke doelstellingen als impuls en als basis voor monitoring bij de realisatie van haar eigen doelstellingen. In Zuid-Holland werken we met het credo: "Iedereen komt veilig thuis in Zuid-Holland", uitgewerkt in de visie voor het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid: voortzetten, vernieuwen en verspreiden. We willen bereiken dat het aantal verkeersslachtoffers daalt en richten ons daarbij op kwetsbare groepen: fietsers, jonge automobilisten, jeugd (4-18 jaar) en senioren. Dat doen we door activiteiten op het terrein van educatie en gedragsbeïnvloeding, handhaving en door risicogerichte benadering van infrastructuur.

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

Algemeen

- bijdrage leveren aan jaarlijkse regiomonitor;
- uitvoeren van verkenningen of planstudies voortvloeiende uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag;
- nadere onderbouwing van de viersporigheid Delft – Schiedam mede in relatie tot de ambities van Toekomstbeeld OV voor lightrail op het hoofdspoor en inclusief de landschappelijke inpassing (Regionaal Investeringsprogramma);
- bijdragen aan de doorontwikkeling van de voor mobiliteit en logistiek relevante transitiepaden van de Roadmap NextEconomy;
- verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als werkgever, onder andere bedrijfsvervoer, collectief vervoer haven, platooning;
- verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als aanbieder van nieuwe mobiliteitsproducten;
- structureel slimmer samenwerken: samenwerking met en tussen de MRDH-gemeenten en samenwerking met partners, zoals het platform Future Mobility Movement, netwerkontwikkeling, mobiliteitsinnovatie, kennisontwikkeling en –deling;
- uitbreiden van de Kennisagenda met hogescholen en universiteiten waarmee in 2017 een start is gemaakt en gezamenlijke ontwikkeling van voorstellen ten behoeve van nationale of Europese kennisprogramma's;
- participatie in de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad;
- participatie in projecten en processen van CROW/KpVV, Connekt en andere relevante nationale kennisorganisaties;
- samen met de gemeenten pro-actief participeren in het proces van de Omgevingsvisies van de provincie Zuid-Holland en Rijk en waar nodig gebruik maken van formele reactiemogelijkheden;
- de MRDH pakt samen met de gemeenten de onderdelen van Stedenbaan op die passen bij de rol van de MRDH: waaronder ketenmobiliteit, alliantiegesprekken over voorzieningen bij stations, ruimtelijke programmering van werklocaties;
- de MRDH draagt zorg voor inbreng van het regionale vervoerbelang in ruimtelijke overlegtafels zoals het portefeuillehoudersoverleg verstedelijking en wonen en de regionale tafel Ruimte en Economie;
- programmering IPVa;
- programmamanagement Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid;
- alternatieve en nieuwe financieringsvormen onderzoeken zowel bij/samen met medeoverheden (provincie Zuid-Holland, Rijk, Europa) als bij/samen met het bedrijfsleven;
- tenminste 1 pilot alternatieve financiering uitvoeren;
- voorbereiding van de Bestuurlijke Overleggen MIRT samen met de partners in de Zuidelijke Randstad en in afstemming met de inliggende gemeenten;

- samen met provincie en gemeenten invulling geven aan de wederkerige bijdrage vanuit de regio aan de inzet van MIRT-middelen door het Rijk in het kader van de programmatische aanpak (financieel of anderszins).

Wegennetwerk

- starten in samenwerking met de betrokken wegbeheerders van een drietal verkenningen, zoals benoemd in de Uitvoeringsagenda of voortvloeiend uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag;
- afhankelijk van de besluitvorming in het kader van de programmatische aanpak van het MIRT nadere uitwerking van de oeververbindingen Rotterdam en/of Algeracorridor/Brienenoordcorridor (Regionaal Investeringsprogramma);
- regionale inbreng leveren in het onderzoek van de provincie Zuid-Holland naar de corridor Rotterdam–Antwerpen (Regionaal Investeringsprogramma);
- regionale inbreng leveren bij de uitwerkingsfase van de A4 Passage en N14 en waar nodig bij de A20 Nieuwerkerk-Gouda bij de uitwerking door het Rijk;
- in samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rijswijk doorlopen van de uitwerkingsfase voor resp. de Erasmusweg/Lozerlaan en de Prinses Beatrixlaan volgend uit de MIRT-verkenning A4 Passage en Poorten & Inprikkers;
- in samenwerking met het Rijk verder uitwerken c.q. monitoren van het adaptieve programma Aansluitingen HWN/OWN (Regionaal Investeringsprogramma);
- betrouwbaarheidsmaatregelen op basis van de analyse in 2017.

Reisgedrag

- uitwerking en uitvoering van de visie reisgedrag;
- participeren in en cofinanciering van De Verkeersonderneming/Bereikbaar Haaglanden voor de uitvoering van mobiliteitsmanagement binnen de regio en de realisatie van 'Mobility as a Service'-concepten;
- stimuleren van het regionaal bedrijfsleven en kennisinstellingen in de MRDH tot initiatieven op het gebied van mobiliteitsvernieuwing, bijvoorbeeld via pilots en proeftuinen.

Verkeersmanagement

- participeren in en mede financieren van BEREIK! t.b.v.:
 - het uitvoeren en bijstellen van regelscenario's in dagelijkse situaties;
 - verkeersmanagement bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten;
 - afstemming wegwerkzaamheden (RegioRegie).
- participeren in NDW ten behoeve van het genereren en beheren van verkeersdata.

Intelligente Transport Systemen (ITS)

- invulling van het mede-opdrachtgeverschap van de exploitatie van de in 2017 aanbestede diensten uit de ITS aanpak voor Beter Benutten Vervolg. Deze aanpak sluit aan bij Roadmap Next Economy. Dat betreft:
 - informerende toepassingen (snelheden, parkeren, incidenten, routes, etc.);
 - slim regelen van Verkeersregelininstallaties;
 - slimme betere prioriteitstelling voor doelgroepen zoals openbaar vervoer en fietsers.
- doorontwikkeling fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile en de diverse ontwikkellocaties daarin (Regionaal Investeringsprogramma).
- bijdragen aan (kennis)ontwikkeling van over kansen en gevolgen van zelfrijdend vervoer (onderzoeksprogramma SURF STAD) en participeren in dan wel het initiëren van pilotprojecten hiervoor (bijv. zelfrijdend OV of *platooning* van vrachtwagens).

Goederenvervoer en stedelijke distributie

- organiseren van jaarlijkse netwerk-/kennisdelingsbijeenkomst Goederenvervoer in de regio;

- uitvoering van twee nader te bepalen onderwerpen op het gebied van Goederenvervoer en stedelijke distributie, zoals benoemd in de 'Aanpak Goederenvervoer MRDH'.

Samenwerking met het rijk

- het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en bedrijfsleven evalueren van de maatregelen uit het programma Beter Benutten vervolg;
- het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, het Rijk en bedrijfsleven uitvoeren van een pakket aan Slimme Bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021.

Fiets en ketenmobiliteit

- nadat in 2017 het metropolitaan netwerk is bepaald, zorgen we samen met gemeenten en andere wegbeheerders dat twee trajectstudies worden uitgevoerd naar de realisatie van metropolitane routes en realisatieafspraken worden gemaakt (Regionaal Investeringsprogramma);
- we maken afspraken met de gemeenten (wegbeheerders) over kwaliteitsverbetering van het bestaande netwerk, op basis van de kwaliteitsmeting uit 2017;
- we werken actief aan de uitvoering van de landelijke agenda Fiets, voeren tenminste twee pilots uit en maken deze kennis beschikbaar voor onze gemeenten.
- we maken afspraken met gemeenten over de uitvoering van het programma fietsparkeren bij OV;
- om uitvoering te geven aan het bestuursakkoord fietsparkeren maken we afspraken met gemeenten en NS over uitvoering van pilots voor de exploitatie van de grote, bewaakte fietsenstallingen. Daardoor worden deze optimaal benut en worden de totale kosten van het fietsparkeren op die locaties geminimaliseerd;
- op tenminste twee stedenbaan haltes voeren we pilots uit van onze nieuwe kwaliteitsaanpak ten behoeve van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid-topeis waardering stedenbaanknooppunten. Hierbij worden ook de toeleidende fiets- en looproutes betrokken. Hiervoor benutten we de in het kader van Stedenbaan ontwikkelde aanpak met alliantiegesprekken;
- de maatregelen uit de in 2017 vast te stellen P+R-visie worden uitgevoerd.

Duurzame mobiliteit

- uitvoering van de maatregelen in de Visie Duurzame Mobiliteit MRDH (2017);
- vertaling van de duurzaamheidsambities in concrete eisen bij aanbestedingen van het openbaar vervoer en de aankoop van materieel;
- faciliteren van initiatieven gericht op CO2-reductie door afstemming en kennisdeling en het verkennen van (externe) bronnen van financiering (uit de markt en bij andere overheden).

Verkeersveiligheid

- naast de doorlopende analyse door ViaStat gaan we gebruik maken van andere methoden en bronnen naast de bestaande, zodat we meer inzicht krijgen in de ongevallen(soort, aanleiding, betrokkenen);
- uitvoeren van de regiefunctie voor het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid in samenwerking met de provincie Zuid-Holland t.b.v. gedragsbeïnvloeding en educatie (o.a. programma's School op Seef en Totally Traffic beheren en vernieuwen), met als doel een toename van 10% van het aantal deelnemende scholen aan verkeerseducatie ten opzichte van 2017;
- opdrachtgever van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen en verkeerseducatie voor basis- en middelbaar onderwijs. Doel is in 2018 te starten met een uniforme MRDH-brede aanpak;
- in regioverband afspraken maken over inzet van handhaving in relatie tot gedragsbeïnvloedingsprojecten.
- inspelen op kansen voor verkeersveiligheid bij mobiliteitsinnovaties, zoals

rijtaakondersteuning en risicogestuurde aanpak fiets (pilot Safe Cycling Network), in het verlengde van uitkomsten van een pilot in 2017.

Exploitatie openbaar vervoer en beheer en onderhoud infrastructuur

- gunningsbesluit concessies bus Den Haag stad, Rotterdam stad, Haaglanden streek en Voorne-Putten;
- concessiebeheer rail HTM en RET;
- onderdeel van de 4 busconcessies is dat de vervoerbedrijven een transitiepad naar zero emissie busvervoer ontwikkelen. Vervoerders worden in de bestekken via de gunningscriteria geprikkeld om hiervoor een zo'n duurzaam mogelijk bod te doen (Regionaal Investeringsprogramma);
- nadere uitwerking en deels uitvoering van nieuwe energieconcepten (besparen, opwekken, laadinfra) gerelateerd aan de OV-infrastructuur, zoals plaatsen van zonnepanelen op daken van lightrailhaltes en metrostations (Regionaal Investeringsprogramma);
- verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen;
- realisatie benchmark beheer en onderhoud, waarbij aanknopingspunten op verdere kostenreductie verder uitgewerkt worden in een voorstel voor een nieuwe taakstelling op de kosten voor onderhoud van zowel de railinfra als de railvoertuigen;
- de vervoerplannen OV 2019 met de gemeenten en vervoerders kritisch doorlichten en bijsturen op kosteneffectiviteit, inzet is daarbij een gelijkblijvende of lagere exploitatiebijdrage in 2019 t.o.v. 2017/2018;
- bijdragen aan de implementatie van de resultaten van de pilots op het gebied van innovatie in het kleinschalig vervoer/doelgroepenvervoer (Regionaal Investeringsprogramma);
- bijdragen aan de implementatie van de visie personenvervoer over water;
- een kosten/batenanalyse maken over Sociale veiligheid in het OV;
- realisatie maatregelen ter verbetering OV Rotterdam The Hague Airport.

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten:						
<i>Beleid en programmering</i>						
Verkeer	4.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Openbaar vervoer	2.802.000	3.100.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000	4.691.000
Subtotaal Beleid en programmering	6.802.000	8.100.000	9.691.000	9.691.000	9.691.000	9.691.000
<i>Exploitatie openbaar vervoer</i>						
Concessies	225.391.384	213.919.600	197.503.000	187.183.000	187.006.000	183.998.000
Beheer en onderhoud infra	130.105.016	178.125.900	180.431.000	181.196.000	180.555.000	179.170.000
Subtotaal Exploitatie OV	355.496.400	392.045.500	377.934.000	368.379.000	367.561.000	363.168.000
<i>Apparaatslasten</i>						
Directe kosten personeel*	4.487.400	4.498.500	2.341.100	2.341.100	2.341.100	2.341.100
Subtotaal Apparaatslasten	4.487.400	4.498.500	2.341.100	2.341.100	2.341.100	2.341.100
<i>Financiering</i>						
Rente	0	8.967.705	10.266.045	13.057.846	13.979.318	14.331.659
Subtotaal Financiering	0	8.967.705	10.266.045	13.057.846	13.979.318	14.331.659
Totaal lasten	366.785.800	413.611.705	400.232.145	393.468.946	393.572.418	389.531.759
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	366.785.800	404.644.000	388.966.100	378.607.402	375.237.846	370.258.522
Risico-opslag	0	4.260.332	4.958.826	5.776.234	6.020.592	6.179.634
Rente	0	8.967.705	10.266.045	13.057.846	13.979.318	14.331.659
Overige inkomsten	0	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Totaal baten	366.785.800	417.872.037	405.190.971	398.441.482	396.237.756	391.769.815
Resultaat voor reservemutaties	0	4.260.332	4.958.826	4.972.536	2.665.338	2.238.056
Toevoeging risicoreserve financiering	0	-4.260.332	-4.958.826	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	0	0	0	0
* t/m 2017 totale apparaatslasten						

Beleid en programmering

De verhoging van de kosten voor het onderdeel openbaar vervoer vanaf 2018 is het gevolg van een structureel benodigd hoger onderzoeksbudget. De werkelijke uitgaven voor dit onderzoeksbudget bedragen voor 2016 € 4,7 miljoen. Dit is in lijn met het onderzoeksbudget voor 2018 en verder. Voor 2017 zal een begrotingswijziging worden voorgesteld via de 1^e bestuursrapportage.

Concessies

In 2017 is sprake van een eenmalige uitkering aan RET van € 23 miljoen voor de wijziging van de grondslag (lineair in plaats van annuïtair) waarop de kapitaallasten van de railvoertuigen worden gesubsidieerd. Daardoor dalen de in de concessie daarvoor opgenomen rentevergoedingen in de jaren daarna.

Daarnaast levert de noodzakelijke en relatief goedkope herfinanciering van HTM en RET als gevolg van aflopende bestaande (relatief dure) leningen in de komende jaren een positieve bijdrage aan de te betalen concessievergoedingen.

De kosten en opbrengsten van de financieringsfunctie zijn aan dit programma toegerekend, omdat deze uitsluitend aan de exploitatie van de Vervoersautoriteit zijn toe te rekenen.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. Met ingang van de begroting 2018 dient overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het gaat om een andere manier van presenteren. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Financiering

De verantwoorde rente betreft de overname vanaf 2017 van de financiering van de regionale OV-bedrijven HTM en RET van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. De geraamde bedragen worden nader toegelicht in de paragraaf Financiering (hoofdstuk 5.1).

Overige inkomsten

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

2.3 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

De MRDH zet in op het zo efficiënt en effectief mogelijk benutten van de beschikbare middelen. Concreet betekent dit dat we keuzes moeten maken c.q. prioriteiten moeten stellen, terwijl daarnaast naar nieuwe en/of alternatieve financieringsvormen gezocht dient te worden.

In het realiseren van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Gemeenten, provincie, waterschappen, Rijkswaterstaat en ProRail zijn de weg-/railbeherende partijen. Het Ministerie van IenM is een belangrijke partner in de realisatie van projecten als cofinancier en in het ontwikkelen van nieuwe financierings/bekostingsmethoden. Afspraken over de rijksbijdragen aan infrastructuur worden jaarlijkse gemaakt in het Bestuurlijke Overleg MIRT. In 2018 is hiertoe de programmatische aanpak van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT) verder ontwikkeld. In de programmatische aanpak ontwikkelen Rijk en regionale partijen samen in wederkerigheid investeringsprogramma's ten behoeve van de besteding van de middelen uit het Infrastructuurfonds/Bereikbaarheidsfonds van het Rijk.

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

Wat willen we bereiken?

De hoofddoelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn opgenomen in paragraaf 2.1. De topeisen en systeemeisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn in 2017 geoperationaliseerd en er heeft een volledige nulmeting plaatsgevonden. Tevens zijn op de diverse thema's en gebieden uitwerkings- en uitvoeringsprogramma's vastgesteld. Deels heeft dit plaatsgevonden in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Daarbij zijn de opgaven bepaald die de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Deze zijn ten dele opgenomen in het programma dat is afgesproken met de minister van I&M in het BO-MIRT najaar 2017.

Gegeven de financiële slagkracht van de MRDH en de onderliggende gemeenten is het noodzakelijk om ook alternatieve financieringsvormen te onderzoeken. Daarbij speelt tevens een rol dat slimmer samenwerken noodzakelijk is om zaken voor elkaar te krijgen, zowel met het bedrijfsleven als met medeoverheden. Beide zaken pakken we in het kader van de regionale investeringsstrategie MRDH-breed aan.

We willen zorgen dat de besluitvorming in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO-MIRT) maximaal bijdraagt aan de realisatie van de doelen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en de projecten in het Regionaal Investeringsprogramma.

Wat gaan we daarvoor doen?

Subsidieverlening aan projecten uit het IPVa, die als bijlage 1 is toegevoegd. Op hoofdlijnen betreft het de volgende onderwerpen:

- de MRDH stimuleert als subsidieverlener de aanleg en verbetering van nieuwe regionale weginfrastructuur. De grootste uitgaven zijn gepland voor de projecten Rotterdamsebaan in Den Haag en de H6 weg in Hoek van Holland. Daarnaast wordt verwacht een subsidie te verlenen aan de ontsluiting van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard;
- de MRDH financiert maatregelen ter verbetering van de ketenmobiliteit, bijvoorbeeld voor verbetering van fietsparkeren of P+R. In dit kader breidt ProRail met subsidie van de MRDH de fietsparkeervoorzieningen uit bij de NS stations Rijswijk en Rotterdam-Alexander;

- de MRDH stimuleert de aanleg van nieuwe regionale fietsinfrastructuur en opwaardering van bestaande fietsinfrastructuur, waaronder twee sterfietsroutes in Den Haag;
- de MRDH verleent subsidies aan het veiliger maken van diverse schoolomgevingen, het saneren van blackspots, de herinrichting van 30 km gebieden en het uitvoeren van verkeerseducatieprojecten voor de verschillende doelgroepen met een verhoogd risico;
- start uitwerking van de drie integrale gebiedsverkenningen OV, namelijk OV plan Rotterdam 2040, schaa sprong OV Den Haag 2040 en netwerkvisie Randstad rail 2040 Oostland (Regionaal Investeringsprogramma);
- bijdragen aan aanpassing spooreplacement Schiedam volgens variant D ten behoeve van viersporigheid Schiedam – Rotterdam (Regionaal Investeringsprogramma);
- start realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen;
- afronding project Hoekse Lijn, het onderdeel verlenging van de metro naar het strand;
- realisatie tram 19B naar TU Delft;
- afronding programma Netwerk Randstad rail fase 1 (tramnetwerk Den Haag);
- start proces bestelling nieuwe trams Den Haag alsmede start aanpassing traminfrastructuur, in samenwerking met HTM en gemeente Den Haag;
- realisatie Sebastiaansbrug Delft;
- realisatie keervoorziening metrolijn E bij Pijnacker/ verhoging spitsfrequentie Lijn E;
- afronden en in gebruik nemen van diverse trein-, metro- en lightrailstationsprojecten zoals station Rotterdam-Alexander, Blaak, evenementenuitgang metrohalte Stadhuis, nooduitgang station Eendrachtsplein, vervoerknoop Bleizo, tramhalte Hollands Spoor, tramhaltes Delft centrum en lightrailstation Zoetermeer centrum;
- realisatie, start renovatie diverse ondergrondse stations.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten:						
<i>Projectkosten Verkeer</i>						
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	79.060.747	156.448.684	111.593.244	89.200.821	50.366.783	88.310.157
- Fiets- en ketenmobiliteit	17.524.200	20.000.000	22.617.097	29.245.327	15.876.750	7.657.250
- Verkeersveiligheid	7.320.000	7.500.000	11.787.821	12.202.417	7.529.000	7.500.000
Subtotaal Verkeer	103.904.947	183.948.684	145.998.162	130.648.565	73.772.533	103.467.407
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>						
- Netwerk openbaar vervoer	145.674.100	265.677.394	107.905.515	122.306.737	26.525.702	15.300.000
Subtotaal Openbaar vervoer	145.674.100	265.677.394	107.905.515	122.306.737	26.525.702	15.300.000
<i>Apparaatslasten</i>						
- Directe kosten personeel*	4.785.800	4.789.100	2.077.400	2.077.400	2.077.400	2.077.400
Subtotaal Apparaatslasten	4.785.800	4.789.100	2.077.400	2.077.400	2.077.400	2.077.400
Totaal lasten	254.364.847	454.415.178	255.981.077	255.032.702	102.375.635	120.844.807
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	232.364.847	454.415.178	167.192.098	206.368.169	53.711.102	77.472.273
Overige inkomsten	22.000.000	0	88.788.979	48.664.533	48.664.533	43.372.534
Totaal baten	254.364.847	454.415.178	255.981.077	255.032.702	102.375.635	120.844.807
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Verkeersmanagement en wegenstructuur

De toename in 2017 en 2018 wordt veroorzaakt door bestedingen in het kader van de Rotterdamse baan.

Fiets- en ketenmobiliteit

De bestedingen stijgen door twee grote fietsprojecten (Fietstunnel Station Delft Zuid en Fietsviaduct A4 bij Ypenburg).

Verkeersveiligheid

Vanaf 2018 ontstaat op dit onderdeel meer bestedingsruimte doordat met de invoering van één vast subsidieplafond voor kleine projecten de vaste deelbudgetten van de hiervoor genoemde onderdelen binnen de voormalige regio Haaglanden zijn afgeschaft.

Netwerk openbaar vervoer

De toename in bestedingen in de jaren 2017 t/m 2019 wordt grotendeels veroorzaakt door de investeringen in Hoekse Lijn, NRR/actieprogramma Regionaal OV en Bleizo. Voor deze projecten geldt dat in 2017 de meeste bestedingen staan gepland.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. Met ingang van de begroting 2018 dient overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het gaat om een andere manier van presenteren. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Overige inkomsten

Als volgt te specificeren:

Incidentele rijksbijdrage Actieprogramma regionaal OV (AROV)	€ 5.292.000
Incidentele rijksbijdrage programma Beter benutten vervolg	- 29.584.436
Incidentele rijksbijdrage Rotterdamse baan	- 53.912.543

Totaal	€ 88.788.979
	=====

Hoofdstuk 3 Versterken Economisch Vestigingsklimaat

3.1 De inhoudelijke ambities

De Agenda Economisch Vestigingsklimaat van 2014 beschrijft een aantal strategische thema's die invloed uitoefenen op de economische toekomst van de MRDH. Deze zijn leidend geweest in de opbouw van het eerste werkprogramma en de indeling van Werkvelden. Inmiddels bieden het Regionaal Investeringsprogramma (2016) en de *Roadmap Next Economy* (2016) uitgewerkte visies op het economische landschap van de regio. Deze visies bieden respectievelijk 'transitiepaden' en 'invalshoeken' als kaders van waaruit activiteiten van EV plaatsvinden.

Invalshoeken Regionaal Investeringsprogramma	Transitiepaden Roadmap Next Economy
vernieuwen economie vernieuwen energie vernieuwen verbindingen vernieuwen stad & omgeving	Smart Digital Delta Smart Energy Delta Circular Economy Entrepreneurial Region Next Society

De *Roadmap Next Economy* voedt het Regionaal Investeringsprogramma met investeringsprojecten en tezamen vormen ze één samenhangend pakket. Naast projecten geeft de RNE ook een toekomstbeeld van de economie van de regio tot 2030.

Sinds januari 2015 pakken de gemeenten gezamenlijk deze uitdagingen aan, met als overkoepelende ambitie:

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt aan een Europese topregio. De 23 gemeenten gaan de uitdaging aan om de internationale concurrentiepositie te verbeteren door hun kennis en bestuurlijke kracht in te zetten en samen te werken met het bedrijfsleven, de kennisinstituten en medeoverheden. Wij werken aan een aantrekkelijke regio voor inwoners om te werken, wonen en recreëren, waar (internationale) bedrijven zich vestigen en waar bezoekers zich welkom voelen. Wij richten ons op het versterken van de bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat van de regio Rotterdam Den Haag.

Voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is leidend dat activiteiten bijdragen aan de versterking van de regionale economie. Daarbij wordt voortdurend getoetst aan bovenstaande kaders én aan de doorvertaling naar de maatschappelijke opgaven: het creëren van meer werkgelegenheid, hogere economische groei en het versterken van de concurrentiepositie van de regio.

De ambitie van de regiogemeenten vraagt om een samenwerkingswijze waarin alle betrokken partijen vanuit hun eigen rol een bijdrage leveren. Met deze gebundelde kracht kan adequaat en met massa worden gereageerd en geanticipeerd op mondiale trends. Samenwerking vindt plaats zonder hiërarchie en op basis van vrijwilligheid en is gebaseerd op de overtuiging dat het geheel meer is dan de som der delen. Dit heeft de afgelopen jaren al gestalte gekregen in de uitvoering van vele activiteiten. In de begroting 2018 wordt de samenwerking voortgezet in activiteiten op de volgende zes werkvelden:

1. Werklocaties;

2. Smart infrastructure;
3. Branding;
4. Clusterversterking;
5. Onderwijs en arbeidsmarkt;
6. Economie landelijk gebied.

De leerervaringen van 2015 en 2016, de inzichten uit de Roadmap Next Economy en de ondersteuning van het Regionaal Investeringsprogramma hebben invloed op de invulling van de werkvelden. Zo is inmiddels een onderscheid gemaakt tussen de vrijetijdseconomie van stedelijke recreatie (naar de ommelanden) en internationaal toerisme. Ook wordt er niet meer ingezet op het versterken van economische clusters met een 'clusteraanpak', maar worden de projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma gezien als dé versterkende activiteiten.

3.2 Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs de indeling van de zes werkvelden. In deze begroting wordt achtereenvolgens per werkveld antwoord gegeven op de vragen *Wat willen we bereiken?* en *Wat gaan we daarvoor doen?*

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

3.2.1.1 Werklocaties

Inleiding

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

Wat willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

1. We maken programmeringsafspraken voor werklocaties op basis van actuele agenda's en toetsen nieuwe initiatieven aan de agenda's via regionale afstemming. Daarnaast ondersteunen we de Taskforce Detailhandel. Voor detailhandel en kantoren is al een Agenda opgesteld. In 2017 gebeurt dit ook voor het onderdeel bedrijventerreinen. Hiermee heeft de regio kaders om nieuwe initiatieven regionaal af te stemmen. Voor een uitgebreidere benadering van de vraagstukken in de winkelmarkt (meer dan het toetsen van initiatieven) zal in 2017 een Taskforce Detailhandel worden opgericht. In deze taskforce zal in 2018 in ieder geval vanuit een aantal gemeenten op ambtelijk niveau worden deelgenomen. In deze taskforce gaat het bijvoorbeeld over de revitalisering van centra, de beknelling van sommige centra in een sterke regio en de aanpak van leegstand.
2. We stimuleren gebiedsontwikkeling van kantorenlocaties. Het creëren van beweging in 16 aandachtsgebieden in de MRDH, omdat ze van bovengemiddelde waarde (kunnen) zijn voor de ruimtelijke economische structuur van de metropoolregio. In een aantal gebieden betreft het transformatie of revitalisering, maar in andere gebieden gaat het over sloop of juist de bouw van kantoren. Ook combinaties komen voor. In 2017 worden voor 16

gebieden (die liggen in 9 gemeenten) in de MRDH factsheets/gebieds-perspectieven opgesteld. Mogelijk volgen daar in 2018 vervolgvactiteiten uit voor de MRDH.

Welke partners zijn betrokken?

- o MRDH-gemeenten
- o Provincie Zuid-Holland
- o Brancheorganisaties (o.a. VNO-NCW West, MKB Nederland, Detailhandel Nederland)
- o Winkeliersverenigingen
- o Vastgoedeigenaren
- o Projectontwikkelaars
- o Acquisitiepartijen

3.2.1.2 Smart Infrastructure

Inleiding

Metropoolvorming vraagt om verdere versterking en verknoping van de verschillende fysieke netwerken in de regio (het ruimtelijke 'grid' van de MRDH). In de AEV en het regionaal investeringsprogramma neemt de verdere ontwikkeling van (duurzame) energie infrastructuur een belangrijke plaats in. Versterking van de energie infrastructuur biedt kansen voor het creëren van massa en schaalvoordelen bij het duurzaam opwekken en distribueren van energie. Het op metropoolschaal versterken van het netwerk voor duurzame energievoorziening schept mogelijkheden voor innovaties en biedt door deze opschaling meer kansen voor publiek-private businesscases. Het ontwikkelen van deze netwerken op regionale schaal biedt ook de mogelijkheid lokale werkgelegenheid te stimuleren en kennis uit de regio toe te passen. Naast aandacht voor energie infrastructuur wordt vanuit het werkveld ook de ontwikkeling van ICT infrastructuur ondersteund, onder andere gekoppeld aan de ontwikkeling van automatisch vervoer.

Wat willen we bereiken?

Verdere ontwikkeling en verknoping van de duurzame energie infrastructuur in de metropoolregio om zo schaal- en efficiencyvoordelen te benutten en om de ontwikkeling van nieuwe technologieën in de praktijk mogelijk te maken.

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

Begin 2017 is ten behoeve van de bovengenoemde doelstelling een aantal projecten geïdentificeerd binnen dit werkveld, voortkomend uit de AEV en het regionaal investeringsprogramma:

1. Projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma: vanuit het werkveld Smart Infrastructure wordt een aantal projecten uit het regionaal investeringsproject getrokken en ondersteund. Het gaat daarbij onder meer om het Fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM), Next Generation Woonwijken, geothermie en warmte infrastructuur.
2. Voortzetten van het bestuurlijk en ambtelijk Netwerk Energie: Met het Netwerk Energie biedt de MRDH de gemeenten een platform om met elkaar en de provincie Zuid-Holland in gesprek te gaan over lokale en regionale energiethema's. Daarbij staan kennisuitwisseling en het delen van ervaringen centraal.

3. Interreg subsidie verduurzamen VvE's: In 2018 wordt via de Interreg subsidie E=0 cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen
4. Faciliteren van het Netwerk Duurzaam Inkopen: Dit netwerk faciliteert ontmoetingen en kennisuitwisseling gericht op innovatiegericht en duurzaam inkopen. In 2018 zullen de vraaggestuurde themasessies en marktontmoetingsdagen rondom specifieke thema's worden voortgezet. Daarnaast wordt een koppeling gelegd met de fieldlab infrastructuur om de kans op adoptie van innovaties ten behoeve van maatschappelijke vraagstukken te vergroten. Zo kunnen de gemeenten binnen de MRDH invullingen geven aan een rol als launching customer.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Provincie Zuid-Holland
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie van Economische Zaken
- Tuinbouwsector en industriële sector
- Havenbedrijf Rotterdam
- Energieproducenten, -leveranciers en netwerkbeheerders
- Kennisinstituten (o.a. TU-Delft en TNO)

3.2.1.3 Branding

Inleiding

De regio Rotterdam Den Haag is een gebied met veel sterke merken: van Greenports tot International City of Peace and Justice tot World Port, World City. Zoveel steden, zoveel merken. Waar dit aan de ene kant de rijkheid en diversiteit van de regio illustreert, geeft het tegelijkertijd het beeld van een versnipperde en weinig samenhangende metropool, terwijl in de praktijk veel activiteiten linksom of rechtsom met elkaar verbonden zijn. Een gezamenlijke en eenduidige presentatie van de regio biedt grote kansen om onze regio aantrekkelijker te introduceren bij investeerders en ondernemers.

Wat willen we bereiken?

De MRDH heeft samen met InnovationQuarter (IQ) een eenduidige brandingstrategie voor de hele regio ontwikkeld, zodat alle aanwezige merken vanuit hun eigen identiteit maar wel in samenhang worden uitgedragen. Dit doet recht aan de diversiteit van de regio, terwijl tegelijkertijd de gezamenlijke kracht wordt gecommuniceerd. De brandingstrategie richt zich op bedrijven die zich in de regio willen vestigen en hun medewerkers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

1. Regionale uitvoering van de brandingsstrategie
De doelstelling hiervan is een actief gebruik van de regionale brandingstrategie en de ontwikkelde toolkit door alle bij het project betrokken stakeholders. Hiertoe zullen we samen met IQ verder werken aan de uitvoering van de regiobranding. Focus ligt hierbij op implementatie van de regionale branding in de uitvoeringsstrategieën van de betrokken regionale stakeholders (o.a. triple helix partners EPZ, stedelijke en regionale marketing- en acquisitieorganisaties).

2. Citybranding/Internationaal Toerisme

Verdieping van de samenwerking tussen Delft, Den Haag en Rotterdam op het gebied van internationaal toerisme. Doelen zijn: het aantrekken van meer internationale toeristen naar de regio; het verlengen van de verblijfsduur van deze internationale toeristen; het verhogen van de toeristische bestedingen; hetgeen moet resulteren in een groter economisch draagvlak voor recreatieve en culturele voorzieningen. Activiteiten volgen uit het in 2017 op te stellen plan door het regionaal overleg stedelijk toerisme (Rotterdam, Den Haag, Delft, MRDH). Indien in 2017 positief wordt besloten over een *tourist card* voor de regio wordt voor 2018 ook inzet van de MRDH voorzien.

Welke partners zijn betrokken?

- o MRDH-gemeenten
- o InnovationQuarter
- o Economische Programmaraad Zuidvleugel
- o WFIA
- o Den Haag Marketing
- o Rotterdam Partners
- o Delft Marketing
- o Lokale marketingorganisaties

3.2.1.4 Clusterversterking

Inleiding

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

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

Innovatienetwerken rondom specifieke sectoren of clusters bieden hiertoe een oplossing met onder andere *fieldlabs* als aanjager van economische vernieuwing, cross-over samenwerking en

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

Wat willen we bereiken?

De MRDH wil een sterk economisch netwerk tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen binnen de metropoolregio bewerkstelligen. Dat netwerk leidt tot succesvolle cross-overs tussen bedrijven uit verschillende clusters, sectoren en gebieden binnen de metropoolregio, ten behoeve van economische diversificatie en behoud en groei van werkgelegenheid en inkomen op de langere termijn.

Wat gaan we daar voor doen in 2018?

1. Fieldlabinfrastructuur. De MRDH zal in samenwerking met PZH, IQ en TNO de fieldlabs actief blijven ondersteunen in 2018. Dat doen we op het niveau van de *fieldlabinfrastructuur*; het netwerk van 15 fieldlabs dat in 2016 is gestart en dat een springplank vormt voor cross-over-samenwerking en innovaties (www.mrdh.nl/fieldlabszh). Het kernteam Fieldlabinfrastructuur zal de 15 huidige (en mogelijk in de toekomst meer of andere) fieldlabs ondersteunen met:
 - voortzetting ontmoetingen tussen de fieldlab-betrokkenen, met focus op cross-over-samenwerking, organisatie, marketing, governance, financiering en andere relevante skills;
 - (inter)regionale en (inter)nationale afstemming van strategische agenda's (Brainport Eindhoven, Topsectoren, Smart Industry-agenda, EU);
 - mobiliseren van financieringsbronnen, zowel vanuit publieke als private partijen, onder meer door benutten van de vliegwielfuncties van het investeringsprogramma
 - gemeenschappelijke branding/marketing en communicatie. Gebruik maken van en input geven aan de toolkit Real Life Testing Ground
 - verbinding met regionale start up/scale up initiatieven
 - organiseren van vraagarticulatie tussen de overheid en de fieldlabs voor maatschappelijke vraagstukken die spelen bij meerdere gemeenten binnen MRDH/PZH, zodat de overheid launching customer kan worden van innovaties vanuit de fieldlabs;
 - samenwerking fieldlabs en kennis- en onderwijsinstellingen in de onderwijsgroep van de Road Map Next Economy, gericht op vernieuwing van onderwijscurricula op alle niveaus en mogelijkheden tot omscholing en bijscholing.
2. Ondersteunen van de samenwerking tussen de universiteiten van Leiden, Delft, Erasmus Universiteit en Wageningen UR. We willen een optimale benutting bereiken van kennis en kunde bij de universiteiten in de regio ten behoeve van cross-over vraagstukken, aantrekkelijke campussen als innovatieve hotspots in de regio en een rode loper voor (buitenlands) talent. Hiertoe gaan we (in 2017):

- campusprojecten ondersteunen in het Regionaal Investeringsprogramma;
- een koppeling leggen tussen de Centers van de LDE-samenwerking en de fieldlabs waar dit mogelijk is;
- afstemming en een nadere uitwerking van het WUR convenant organiseren en
- vraaggestuurd faciliteren van samenwerking regionale campussen

Welke partners zijn betrokken?

- o MRDH-gemeenten
- o Provincie Zuid-Holland
- o InnovationQuarter
- o Universiteiten (LDE en Wageningen UR)
- o Regionale campussen
- o TNO
- o Fieldlabs Zuid-Holland
- o Clusterorganisaties / triple helix samenwerkingsverbanden
- o Lokale ondernemersnetwerken

3.2.1.5 Onderwijs en arbeidsmarkt

Inleiding

Een goed functionerende arbeidsmarkt is cruciaal voor de economische toekomst van de regio. Voor innovatie en kruisbestuiving zijn bewegingen op de arbeidsmarkt van groot belang: kennis zit in mensen en mensen die van baan veranderen nemen deze kennis mee naar nieuwe bedrijven en sectoren. Dynamiek op de arbeidsmarkt - zowel tussen bedrijven als tussen sectoren - is de motor achter kennisuitwisseling, nieuwe ideeën en ongedachte toepassingen van bestaande technieken. Ook is voldoende aanwezigheid van goed gekwalificeerd personeel een steeds belangrijker factor voor bedrijven bij het kiezen voor een vestigingsplaats. In verschillende sectoren in de regio worden de economische kansen belemmerd door onvoldoende aanbod van geschikt personeel op de lokale en regionale arbeidsmarkt, op alle opleidingsniveaus. Dit geldt voor specifieke kennisrichtingen en zowel op de korte als de lange termijn. Tegelijkertijd heeft de metropoolregio een hoog aantal werkzoekenden en een relatief lage participatiegraad. Het arbeidsmarktbeleid in de regio is onder meer gericht op participatie van werkzoekenden, verhoging van het opleidingsniveau van werkenden en scholieren en een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt.

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

Wat willen we bereiken?

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

Wat gaan we daar voor doen in 2018?

1. Verkennen kennisbasis reshoring en het organiseren van gerichte ondersteuning voor bedrijven die reshoring overwegen. Reshoring is het terughalen van bedrijfsactiviteiten uit het buitenland – vooral lagelonenlanden – naar het eigen land. In brede zin is de term reshoring ook van toepassing op het bewust in eigen land behouden van bedrijfsactiviteiten en het juist níet verplaatsen van werk naar lagelonenlanden. Deze gerichte ondersteuning wordt ingevuld met de Reshoringstool MKB die is ontwikkeld door de Universiteit van Tilburg en de gemeente Tilburg. Deze tool ondersteunt kleine en middelgrote bedrijven bij het inschatten van de kosten van het al dan niet outsourcen of terughalen van de productie. InnovationQuarter en een aantal gemeentelijke accounthouders worden gepositioneerd om reshoring volwassen onderdeel te laten zijn van acquisitiesprekken. Eind 2017 wordt de tool geëvalueerd en afhankelijk van de resultaten van deze evaluatie wordt gekeken of ondersteuning middels de tool wordt voorgezet in 2018 en welke partij(en) de bekostiging daarvan logischerwijze moet(en) dragen.
2. Betere aansluiting van onderwijs op arbeidsmarkt: regionale skills agenda voor de toekomst. In 2017 wordt een regionale skills agenda voor de toekomst opgesteld en een actieplan skills inclusief vervolgafspraken over de uitvoering ontwikkeld. In 2018 wordt op basis van deze vervolgafspraken het actieplan uitgevoerd door de betrokken partijen.

Welke partners zijn betrokken?

- o MRDH-gemeenten
- o Roc's, hbo-instellingen, universiteiten
- o Werkgevers- en clusterorganisaties
- o Samenwerkingsverbanden Onderwijs-Bedrijfsleven-Overheid (triple helix)
- o Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ)
- o UWV
- o Individuele bedrijven
- o Ministerie van OC&W

3.2.1.6 Economie landelijk gebied

Inleiding

Het landelijk gebied van de MRDH is een essentieel onderdeel van het aantrekkelijk vestigingsklimaat van de regio en heeft een intrinsieke economische waarde. Het voorzieningenniveau is daarbij een bepalende factor en draagt bij aan het profiel van de MRDH.

In het eerste jaar van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is in samenwerking met de Landschapstafels (gemeenten, bedrijven, en maatschappelijke organisaties) een perspectief op het landschap in de metropoolregio Rotterdam Den Haag opgesteld. In dit Perspectief op het Landschap zijn verschillende projecten benoemd die kunnen bijdragen aan een sterk vestigingsklimaat. De activiteiten van de MRDH hebben zich in 2016 en 2017 gericht op het versterken van de verbindingen tussen de steden en de omliggende groengebieden. Het gaat enerzijds om de fysieke verbindingen zoals de fietsinfrastructuur en waterverbindingen, en anderzijds om het verbeteren van de bekendheid van het landelijk gebied bij de stedeling om hiermee de economische potentie van de groengebieden als bestemming voor recreatie te vergroten. Wereldwijd wordt er meer geld verdiend met recreatie en toerisme dan met de auto-

industrie. De economische waarde van de sector toerisme en recreatie voor onze regio kan worden vergroot door het aanbod te beteren en beter te vermarkten, waarbij de stedeling een belangrijke doelgroep is.

Wat willen we bereiken?

Door samenwerking en specialisatie realiseren we een hoogwaardiger aanbod van natuur- en recreatieve voorzieningen in de omgeving van de stad. Dit aanbod draagt bij aan de identiteit van de metropoolregio als aantrekkelijk gebied om te wonen en te werken. De economische dragers van het landelijk gebied worden versterkt, zowel de agrarische sector als de sector toerisme en recreatie.

Wat gaan we daarvoor doen in 2018?

In 2016 en 2017 is ten behoeve van bovengenoemde doelstelling gewerkt aan een viertal projecten binnen dit werkveld die ook nog doorlopen in 2018.

1. **Hollandse Banen:** de Hollandse Banen zijn kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeer routes die het stedelijk gebied verbinden met het landschap (van kerktoren en koopgoot naar koe) voor recreatief gebruik of om over te forensen. Met de aanleg van Hollandse Banen worden stedelijke bereikbaarheid, gezondheid en nieuwe economische perspectieven bij elkaar gebracht. Samen met de Provincie Zuid-Holland en de Vervoersautoriteit is in 2017 een analyse uitgevoerd van het fietsnetwerk (utilitair, recreatief, Hollandse Banen, snelfietsroutes) om te komen tot een schielsprong in het metropoolaan fietsnetwerk. De investeringsvoorstellen voor twee pilots met gemeenten, PZH en MRDH om het Hollandse Banen concept te testen zijn uitgewerkt en zullen in 2018 worden uitgevoerd. In 2017 is met de gemeenten een financieringsstrategie ontwikkeld voor het gehele netwerk (mogelijkheden EU, betrokkenheid Rijk), in 2018 zal deze strategie worden geconcretiseerd bijvoorbeeld door het starten van een EU-project.
2. **Waterverbindingen:** versterking van de waterverbindingen in de metropoolregio leidt tot versterking van het toeristisch recreatief potentieel. In het investeringsprogramma is een aantal projecten benoemd die de gemeenten in dit kader gaan oppakken. Een van de projecten is de verkenning naar een doorsteek van de Rotte naar de Rijn en de Vliet. Dit traject is de ontbrekende schakel in het recreatieve waternetwerk. De resultaten van de haalbaarheidsstudie die in 2017 is uitgevoerd met stakeholders zullen in 2018 verder worden gebracht mits daar in 2017 bestuurlijk commitment op is verkregen. Een van de aspecten die zal worden uitgewerkt, is de financieringsmogelijkheid. Het EU Interreg project SWARE kan hierbij behulpzaam zijn. De gemeenten Zoetermeer en Alphen aan den Rijn trekken het project met ondersteuning van de MRDH.
De provincie Zuid-Holland heeft een aantal activiteiten ingezet om de samenhang en kennisontwikkeling bij de realisatie van waterverbindingen te versterken. Het Interreg project SWARE richt zich op de versterking van waterrecreatie als economisch perspectief in combinatie met cultuurhistorie en natuurontwikkeling. Daarnaast wordt met stakeholders gewerkt aan de samenwerkingskaart voor waterrecreatie. De MRDH ondersteunt daar waar nodig de projecten en maakt de verbinding, en focust daarbij op de realisatiemogelijkheden van de waterprojecten uit het regionale investeringsprogramma.

3. Regionale samenwerking vrijetijdseconomie.

In 2016 is, onder voorzitterschap van Edo Haan, de burgemeester van Maassluis, de Alliantie Vrijetijdseconomie opgericht. Doel van de Alliantie is om de economische potentie van de groengebieden in onze regio te vergroten. In 2016 en 2017 is dit in regionaal verband geconcretiseerd door de bekendheid van de groene gebieden bij de stedeling te verbeteren. Er is door de gemeenten, met ondersteuning van de MRDH, een grote publieksactie georganiseerd gericht op een specifiek weekend waarvoor vernieuwende recreatieve arrangementen zijn ontwikkeld en gepromoot in de stedelijke gebieden. Dit resulteert in nieuwe verdienmodellen voor de ondernemers in het landelijk gebied en biedt kansen voor de regio om zich te profileren als een 'complete' regio voor verschillende vormen van toerisme en recreatie. Afhankelijk van de evaluatie in de tweede helft van 2017 zal hier in 2018 een vervolg aan worden gegeven.

4. Versterken kennisbasis voor het landschap met kennisinstituten. Onderbouwen en begeleiden van de activiteiten die bijdragen aan de versterking van de economie van het landelijk gebied en/of het landschap als vestigingsfactor is een doorlopende activiteit die afhankelijk van de vraag vanuit de samenwerkende gemeenten wordt ingevuld.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Provincie Zuid-Holland
- Landschapstafels Duin, Horst en Weide, Hof van Delfland, IJsselmonde en Voorne-Putten
- LTO
- Natuur- en milieuorganisaties
- Recron, ANWB, Fietzersbond
- Lokale en regionale marketingorganisaties
- Kennisinstituten o.a. Wageningen UR, Vereniging Deltametropool

3.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	4.716.292	3.392.700	3.790.500	3.607.893	3.600.293	3.600.293
Subtotaal directe kosten personeel*	2.339.700	2.353.000	1.030.100	1.030.103	1.030.103	1.030.103
Totaal lasten	7.055.992	5.745.700	4.820.600	4.637.995	4.630.395	4.630.395
Baten:						
Inwonerbijdrage	5.664.000	5.745.700	4.600.400	4.600.395	4.600.395	4.600.395
Overige inkomensoverdrachten gemeenten	575.106		106.100	33.000	30.000	30.000
Overige inkomensoverdrachten provincie	20.822					
Overige inkomensoverdrachten EU			114.100	4.600	0	0
Totaal baten	6.259.928	5.745.700	4.820.600	4.637.995	4.630.395	4.630.395
Resultaat voor reservemutaties	-796.064	0	0	0	0	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	796.064	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

*tot en met 2017 werden binnen de programma's de totale apparaatslasten verantwoord. Met ingang van begrotingsjaar 2018 wordt conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording de overhead verantwoord in een apart overzicht. Zie hiervoor hoofdstuk 4.2 Overhead.

De begroting 2018 bestaat voor € 3.790.500 uit programmakosten en voor € 1.030.100 uit directe kosten personeel. Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert binnen deze kaders de begroting uit en verantwoordt zich hierover. De bestuurscommissie kan accenten aanbrengen door bijvoorbeeld meer in te zetten op de Bijdrageregeling ten laste van het budget voor de werkvelden en omgekeerd. Hierna volgt de indicatieve verdeling van de programmakosten.

Programmakosten

De programmakosten van € 3.790.500 bestaan uit de volgende onderdelen:

1. € 800.000 programmabudget voor de zes werkvelden en de ondersteunende activiteiten voor het Regionaal Investeringsprogramma;
2. € 2.770.300 voor projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015;
3. € 190.200 voor het Europese Interreg NWE project E=0;
4. € 30.000 licentieovereenkomsten Locatus.

Ad 1. Indicatief wordt € 600.000 voor de werkvelden begroot en € 200.000 voor programmabrede en overstijgende opgaven. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2016 de notitie 'Uitvoering Regionaal Investeringsprogramma' vastgesteld. Hiermee heeft zij ingestemd met het creëren van 'vliegwielen', dat wil zeggen generieke ondersteuning voor projectontwikkeling. Het gaat dus niet om ondersteuning op specifieke gemeentelijke projecten waarvoor de gemeenten zelf in de lead zijn. Die ondersteuning dienen de gemeenten zelf te bekostigen. De generieke ondersteuning komt - in lijn met de door te belasten apparaatslasten - voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU. Een andere overkoepelende opgave is de Regiomonitor. Het betreft de jaarlijkse actualisering van één regionale dataset op het gebied van economie en mobiliteit.

Ad 2. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 (Bijdrageregeling EV) de bevoegdheid om binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de realisering van de ambities uit de Agenda economisch vestigingsklimaat.

In de Bijdrageregeling staat opgenomen welke projecten voor een bijdrage in aanmerking komen:

- A. projecten die bijdragen aan het beter functioneren van het gebied als één ruimtelijk economisch systeem;
- B. projecten die aansluiten bij de strategische thema's van de Agenda Economisch Vestigingsklimaat: metropoolvorming, het toenemend belang van kennisontwikkeling in de economie, de opkomst van de nieuwe maakindustrie, ecologisering van de economie en het toenemende belang van aantrekkelijk stedelijk leven voor de economie;
- C. projecten die bijdragen aan de versterking van één van de werkvelden van de Agenda Economisch Vestigingsklimaat.

Aanvragen die voldoen aan de genoemde voorwaarden worden daarnaast beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- a. het percentage cofinanciering ten opzichte van de aangevraagde bijdrage is zo hoog mogelijk;
- b. het project levert ten behoeve van de regio een bijdrage aan de werkgelegenheidsontwikkeling in kwantitatief opzicht;
- c. het project is innovatief, waarbij innovatie betrekking kan hebben op technologie, educatie en strategie;
- d. het aantal samenwerkende partijen is zo groot mogelijk.

Vanzelfsprekend zal de focus voor de inzet van deze middelen zoveel mogelijk gericht zijn op projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma.

Ad 3. Via de Europese Interreg NWE subsidie E=0 wordt cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen. Europa draagt 60% (€ 114.100) van de kosten en de gemeenten financieren 40% (€ 76.100). Als penvoerder van het project verantwoordt de MRDH de totale projectbegroting, dus zowel het EU deel als het gemeentelijk deel.

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

Directe kosten personeel

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat, met uitzondering van de overhead functies. Met ingang van de begroting 2018 dient overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het gaat om een andere manier

van presenteren. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2017 met € 0,02 (Kadernota MRDH begroting 2018) naar € 2,51 per inwoner; voor 2018 is dat een totaalbedrag van € 5,8 miljoen. Van die € 2,51 wordt maximaal € 1,03 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,48 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat.

Een deel van de € 5,8 miljoen inwonerbijdrage, € 1,2 miljoen, wordt ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch vestigingsklimaat wordt € 4,6 miljoen verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende gemeentelijke bijdragen of Europese bijdragen.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

Betreft voor € 76.100 de gemeentelijke cofinanciering van het Europese Interreg NWE project E=0. Zie ook de toelichting bij de lasten. Voor € 30.000 betreft het gemeentelijke aandeel in de licentieovereenkomst met Locatus.

Overige inkomensoverdrachten EU

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

Hoofdstuk 4 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

4.1 Algemene dekkingsmiddelen

Bij de MRDH kunnen de volgende algemene dekkingsmiddelen worden onderscheiden:

1. Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)
2. Inwonerbijdrage
3. Financiering

BDU

Voor de bekostiging van haar regionaal verkeers- en vervoersbeleid (wettelijke taak) ontvangt de MRDH jaarlijks via het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een conform de Uitvoeringsregeling BDU verkeer en vervoer vastgesteld deel van de zogenaamde Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer.

In onderstaande tabel zijn de geraamde te ontvangen jaarbedragen binnen de kaders van deze begroting opgenomen:

2016	2017	2018	2019	2020	2021
493.537.757	492.057.000	471.793.000	471.764.000	471.025.200	471.183.400

Inwonerbijdrage

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

Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2018 € 2,51. Daarvan mag maximaal € 1,03 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten. De totale bijdrage voor 2018 is geraamd op € 5.847.700. In hoofdstuk 8 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

De opbrengsten van de financieringsfunctie worden uitsluitend bepaald door de financiering ten behoeve van de regionale OV-bedrijven. De ontvangen rente wordt uitsluitend aangewend voor de bekostiging van de rente die de MRDH ter zake moet betalen aan externe financiers. Daarnaast wordt aan voornoemde OV-bedrijven een risico-opslag in rekening gebracht, die in eerste instantie wordt aangewend voor de vorming van een risicoreserve financieringen en daarna uitsluitend beschikbaar is voor de bekostiging van de programma's binnen de Vervoersautoriteit.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de hoofdstukken 5.1 (Financiering) en 5.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

4.2 Overhead

Met ingang van de begroting 2018 dient de overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. In de programma's wordt alleen dat deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en heeft tot doel om de overhead inzichtelijker te maken en organisaties onderling beter te kunnen vergelijken op hun uitgaven hieraan. De definitie van

overhead volgens het BBV luidt “alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces”.

Volgens de Notitie Overhead van de commissie BBV bestaat overhead in ieder geval uit de volgende functies: 1. Hiërarchisch leidinggevend; 2. Financiën, toezicht en controle gericht op de eigen organisatie; 3. P&O / HRM; 4. Inkoop; 5. Interne en externe communicatie (niet: projectcommunicatie en medewerkers die bij een projectbureau werken); 6. Juridische zaken; 7. Bestuurszaken en bestuursondersteuning; 8. Informatievoorziening en automatisering; 9. Facilitaire zaken en Huisvesting. 10. DIV; 11. Managementondersteuning.

Het betreft hier zowel de personele als de materiële kosten.

Voor de MRDH betekent dit dat de volgende functies als overhead worden geclassificeerd:

- Alle functies binnen de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur;
- Overig management: Secretaris-Generaal, directeur Va, directeur EV, manager OV, manager Verkeer;
- Overig secretariaat: directiesecretariaat Va, directiesecretariaat EV, secretariaat afdeling Verkeer en afdeling OV.

Daarnaast worden de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten ook tot de overhead gerekend.

Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het gaat om een andere manier van presenteren. De directe salariskosten van de medewerkers (inclusief management en secretariaat) van de Vervoersautoriteit worden net als in het begrotingsjaar 2017 ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU. De directe salariskosten (inclusief management en secretariaat) van de medewerkers ten behoeve van het programma Economisch Vestigingsklimaat worden net als in de begroting 2017 ten laste van de inwonerbijdrage EV gebracht.

Zoals in de begroting 2017 reeds aangekondigd geven de ervaringen met de overhead aanleiding om de verdeling van de indirecte apparaatslasten opnieuw tegen het licht te houden. Ook nu in het nieuwe functiehuis een duidelijker onderscheid is gemaakt tussen directe functies en centrale functies. Het relatieve formatiebudget van de beide directies blijkt een hanteerbaar criterium om de indirecte apparaatslasten (personele en materiële overhead) toe te delen. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% EV / 80% Va. De verdeelsleutels waren tot nog toe 25% EV / 75% VA. De doorbelasting van de centrale directiefunctie blijft bepaald op 50% EV / 50% Va. Zie voor een toelichting op het nieuwe functiehuis hoofdstuk 5.5 paragraaf bedrijfsvoering.

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

Overhead (euro's)	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten:				
Personele overhead Va	2.196.600	2.196.600	2.196.600	2.196.600
Materiële overhead Va	2.267.400	2.267.400	2.267.400	2.267.400
	4.464.000	4.464.000	4.464.000	4.464.000
Personele overhead EV	680.400	680.400	680.400	680.400
Materiële overhead EV	566.800	566.800	566.800	566.800
	1.247.200	1.247.200	1.247.200	1.247.200
Totaal lasten overhead	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Dekking:				
Onttrekking fonds BDU	4.464.000	4.464.000	4.464.000	4.464.000
Inwonerbijdrage EV	1.247.200	1.247.200	1.247.200	1.247.200
Totaal dekking	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Resultaat	0	0	0	0

De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 5.5).

4.3 Vennootschapsbelasting

De MRDH is een gemeenschappelijke regeling en daarmee een publiekrechtelijke rechtspersoon. De Vpb-plicht is afhankelijk van de vraag of de MRDH een onderneming is. De belangrijkste criteria voor het ondernemerschap zijn: deelname aan het economisch verkeer, winstoogmerk, winstverwachting, marktgerichtheid, organisatie van werk en kapitaal, ondernemersrisico en de vraag of met de activiteiten in concurrentie wordt getreden. Duidelijk is dat de MRDH daaraan slechts beperkt voldoet. Dat geldt met name het winstoogmerk, de winstverwachting (zijn er niet in termen van te verwachten structurele overschotten) en de concurrentiepositie. Met betrekking tot het winstoogmerk en de winstverwachting dient ervoor te worden gewaakt, dat er ook geen (deel)activiteiten worden ontwikkeld en uitgevoerd, waarmee structureel winst wordt behaald. Dat is momenteel ook niet het geval. Met betrekking tot de concurrentiepositie staat vast dat de verkeer- en vervoerstaak bij wet is opgelegd en daarmee te kwalificeren is als een overheidstaak. Ook voor de taak economisch vestigingsklimaat geldt dat hiermee niet in concurrentie wordt getreden.

Conclusie is derhalve dat weliswaar formeel sprake is van Vpb-plicht, maar dat er geen activiteiten worden uitgevoerd die aan Vpb-heffing onderhevig zijn. Daarmee is in de voorliggende begroting dan ook geen rekening gehouden.

Hoofdstuk 5 Paragrafen

5.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

Het doel van de treasuryfunctie is: het sturen en beheersen van, verantwoording afleggen over en toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's, op een zodanige wijze, dat risico's worden geminimaliseerd en opbrengsten worden geoptimaliseerd.

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (RUDDO, UFDO en BLDO). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 2016. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen en limieten. Ook besteedt het Treasurystatuut aandacht aan de bevoegdheden en administratieve organisatie.

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

Desondanks is er vanaf 2017 wel sprake van een zekere financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:

1. De overname van de financiering van railvoertuigen – en railinfrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET;
2. De geraamde overbesteding in de periode 2019 t/m 2024.

Financiering regionale OV-bedrijven

Het algemeen bestuur van de MRDH heeft op 9 december 2016 besloten in te stemmen met het voorstel om HTM Personenvervoer N.V. (inclusief HTM Railvoertuigen B.V. en HTM Railinfra B.V.) en RET N.V. (inclusief RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V.) goed te keuren als partijen waaraan door de MRDH leningen, garanties en borgstellingen uit hoofde van de publieke taak kunnen worden verstrekt ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur.

Dit besluit is genomen op basis van het tegelijkertijd vastgestelde nieuwe Treasurystatuut 2016 en past binnen de wettelijke taak van de MRDH om binnen haar regio een goed openbaar vervoernetwerk in stand te houden. De genoemde vervoerders worden nu vanuit één instantie ondersteund t.b.v. zowel hun exploitatie als de bekostiging en financiering van hun belangrijkste investeringen. Hiermee wordt ook bewerkstelligd, dat er na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve structureel tenminste € 6 miljoen per jaar meer aan middelen beschikbaar blijft voor de verkeer- en vervoersopgave in deze regio.

Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling zal een toereikende risicoreservering worden opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daartoe wordt jaarlijks een risico-opslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen in rekening gebracht. De wijze waarop deze reserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde

verloop daarvan wordt in de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 5.3) nader toegelicht.

Overbesteding

Volgens de in deze begroting opgenomen meerjarenramingen zijn de bestaande fondsen en inkomsten van de Vervoersautoriteit in de jaren 2019 t/m 2024 niet toereikend voor de geplande uitgaven voor de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer in die jaren. Er is daarmee sprake van overbesteding. Daarvoor zal afhankelijk van de dan nader bepaalde omvang en duur en de dan geldende marktcondities geld moeten worden geleend. De aan overplanning en overbesteding verbonden risico's en de wijze waarop deze kunnen worden gemitigeerd, zijn onderwerp van een analyse die vanaf medio februari 2017 wordt uitgevoerd. In hoofdstuk 5.3 wordt deze nader toegelicht.

Financieringsbehoefte

De financieringsbehoefte van de MRDH wordt vooral bepaald door de gefaseerde overname van de financiering van de hiervoor genoemde regionale OV-bedrijven van de gemeenten Den Haag en Rotterdam, voor zover hiervoor door de MRDH leningen zullen worden aangetrokken. Daarnaast dient hierbij ook de tijdelijke overbesteding (in de periode 2019 t/m 2024) binnen de Vervoersautoriteit te worden betrokken.

In onderstaand overzicht is de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar gerubriceerd opgenomen (N.B. in 2016 was er geen sprake van een financieringsbehoefte):

Financieringsbehoefte	2017	2018	2019	2020	2021
Regionale OV-bedrijven	597.846.694	684.402.773	843.332.795	893.557.066	924.064.088
Overbesteding	-	-	116.528.752	82.280.383	67.242.701
Totalen per jaar	597.846.694	684.402.773	959.861.547	975.837.449	991.306.789

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

Financieringsfunctie	2017	2018	2019	2020	2021
Lasten					
Rente OV-bedrijven	8.967.705	10.266.045	12.649.995	13.403.355	13.860.960
Rente overbesteding	-	-	407.851	575.963	470.699
Totaal	8.967.705	10.266.045	13.057.846	13.979.318	14.331.659
Baten					
Rente OV-bedrijven	8.967.705	10.266.045	12.649.995	13.403.355	13.860.960
Risico-opslag OV-bedrijven	4.260.332	4.958.826	5.776.234	6.020.592	6.179.634
Te activeren rente overbesteding	-	-	407.851	575.963	470.699
Totaal	13.228.037	15.224.871	18.834.080	19.999.910	20.511.293
Resultaat voor reservemutaties	-4.260.332	-4.958.826	-5.776.234	-6.020.592	-6.179.634
Dotatie risicoreserve financieringen	4.260.332	4.958.826	4.972.536	2.665.338	2.238.056
Netto resultaat	-	-	-803.698	-3.355.254	-3.941.578

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

Schatkistbankieren

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

Renterisicobeheer

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

De renterisiconorm bedraagt voor 2018 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt dan € 133,3 miljoen.

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2018 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 54,7 miljoen.

5.2 Verbonden partijen

Verbonden partijen zijn privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisaties waarin de MRDH een bestuurlijk én een financieel belang heeft. Het kan gaan om gemeenschappelijke regelingen (publiekrechtelijke organisatie), deelnemingen (vennootschappen), stichtingen en verenigingen (privaatrechtelijke organisaties).

Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur of het hebben van stemrecht. Er is sprake van een financieel belang als de MRDH:

- een ter beschikking gesteld bedrag niet kan verhalen indien de verbonden partij failliet gaat;
- aansprakelijk kan worden gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

Een partij die jaarlijks een subsidie ontvangt, waaraan geen andere financiële verplichtingen met een juridische afdwingbaarheid door derden verbonden zijn, is geen verbonden partij.

Verbonden partijen voeren meestal taken uit met een groot publiek belang. Ze leveren een forse bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelen.

In het geval van de MRDH zijn er drie verbonden partijen: HTM personenvervoer N.V., RET N.V. en de Verkeersonderneming, waarvan hieronder in tabelvorm de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens opgenomen zijn. De verbonden partijen kunnen onderverdeeld worden in vennootschappen en coöperaties (HTM en RET) en stichtingen en verenigingen (Verkeersonderneming).

Naam	HTM Personenvervoer N.V.
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in HTM Personenvervoer N.V. van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2015: € 87.140.393
Vreemd vermogen	Per 31-12-2015: € 48.099.211
Financieel resultaat	Over 2015: € 6.132.500
Risico's	Geen materiële risico's.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	RET N.V.
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2015: € 158.338.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2015: € 205.288.000
Financieel resultaat	Over 2015: € 6.631.000
Risico's	Geen materiële risico's.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	De Verkeersonderneming
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	De Verkeersonderneming heeft als doel het bereikbaar maken en houden van de Rotterdamse haven, stad en regio door o.a. het ontwikkelen en tot uitvoering brengen van innovatieve concepten. Daarnaast verricht de Verkeersonderneming het programmamanagement van het Rotterdamse regionale samenwerkingsprogramma Beter Benutten Vervolg.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de stad, regio en 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 & Milieu/RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de MRDH.
	De Raad van Advies wordt gevormd door de vertegenwoordigers van relevante partners voor de bereikbaarheidsopgave van de Rotterdamse regio, die niet in de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd. Dit zijn dit Deltalinqs, TLN, EVO, VNO/NCW, MKB Rotterdam, de gemeente Nissewaard, de gemeente Krimpen aan den IJssel, de provincie Zuid-Holland, de politie en de RET.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	(Vice-)voorzitter Bestuurscommissie MRDH is lid van de Stuurgroep.
Financieel belang	Een jaarlijkse bijdrage in de exploitatiekosten ad € 209.000 plus de bekostiging van één formatieplaats (€ 105.000). Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.
Eigen vermogen	Per 31-12-2015: € 248.004
Vreemd vermogen	Per 31-12-2015: € 44.651.223
Financieel resultaat	Over 2015: € 76.173
Risico's	Het risico bestaat dat de Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt beperkt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke gevallen goedkeuring van de Raad van Toezicht en de deelnemers van de stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan.
Beleidsvoornemens	De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2020.

Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van het samenwerkingsprogramma Beter Benutten Vervolg wordt jaarlijks een monitoringsrapportage opgesteld. Voorts wordt uiterlijk 2 maanden voorafgaande aan het komende jaar een jaarplan opgesteld, dat met uitzondering van het onderdeel Vraagbeïnvloeding (dat door de Raad van Toezicht wordt vastgesteld) door de Stuurgroep wordt vastgesteld. Dit plan bevat tenminste de volgende onderwerpen: beschrijving, planning en prioritering werkzaamheden en projecten inclusief beoogde meerjarige resultaten, exploitatie, de organisatie en uitvoerders en de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

5.3 Weerstandsvermogen en risico's

Het begrip 'weerstandsvermogen'

Het financieel weerstandsvermogen van de MRDH is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt.

Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

Risico's algemeen

De mogelijke maatregelen om de risico's te beheersen en/of financieel te dekken zijn:

- risico's onder controle houden door stuur- en beheersmaatregelen (bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van de regelgeving);
- risico's kunnen financieel worden afgedekt door het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

Normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en deze zijn daarom vrij goed meetbaar. Hierdoor kunnen ze worden gedekt door ofwel beheersmaatregelen ofwel het afsluiten van verzekeringen. Het gaat dan bijvoorbeeld om brand, wateroverlast en uitval van ICT.

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat

De risico's die samenhangen met de strategische agenda Economisch Vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt.

In een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat. Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen euro benodigd is. Dit komt neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. Deze

reserve is in 2015 gevormd en daarmee is voor dit onderdeel sprake van een weerstandratio van 1,0.

Risico's programma's Vervoersautoriteit

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

Financiering regionale OV-bedrijven

Zoals in hoofdstuk 5.1 (Financiering) reeds gemeld, heeft de MRDH in december 2016 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur van de regionale OV-bedrijven overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Dat brengt risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduid. Daaruit is geconcludeerd dat een reserve moet worden gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als "laag" geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening. In onderstaande tabel is de op te bouwen risicoreserve in cijfers uitgewerkt:

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar					
	2017	2018	2019	2020	2021
Te financieren	€ 757.796.694	€ 684.402.773	€ 843.332.795	€ 893.557.066	€ 924.064.088
Boekwaarde MVA*	€ 865.857.107	€ 906.400.520	€ 1.024.517.875	€ 1.050.529.480	€ 1.054.423.835
Economische waarde lager dan balanswaarde (%)	35%	35%	35%	35%	35%
Effect	€ 303.049.988	€ 317.240.182	€ 358.581.256	€ 367.685.318	€ 369.048.342
Economische waarde	€ 562.807.120	€ 589.160.338	€ 665.936.619	€ 682.844.162	€ 685.375.493
Discrepantie lening	€ 194.989.574	€ 95.242.435	€ 177.396.176	€ 210.712.904	€ 238.688.595
Inschatting risico	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	€ 15.599.166	€ 7.619.395	€ 14.191.694	€ 16.857.032	€ 19.095.088
Risicoreserve financieringen primo jaar	€ -	€ 4.260.332	€ 9.219.158	€ 14.191.694	€ 19.095.088
Opslag	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%
In rekening gebrachte risico-opslag cumulatief	€ 4.260.332	€ 4.958.826	€ 5.776.234	€ 6.020.592	€ 6.179.634
Dekkingstekort/overschot risicoreserve ultimo jaar	€ -11.338.834	€ 1.599.763	€ -	€ -	€ -

* gecorrigeerd voor jaarlijks aflopende dekkingsbehoefte leningen gemeente Rotterdam en vermeerderd met metrovoertuigen Hoekselijn en frequentieverhoging RaRa

Hieruit blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten al in 2018 zal worden bereikt. Ultimo 2018 bedraagt de weerstandratio voor dit onderdeel 1,2.

Het verschil tussen de in rekening te brengen risico-opslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve wordt vanaf 2019 aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie Verkeer en openbaar vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

Overplanning en overbesteding

Het IPVa geeft inzicht in de jaarlijkse stand van zaken van de infrastructurele projecten, de uitgaven aan de OV-concessies en de apparaatskosten. Jaarlijks wordt een doorkijk gegeven naar de komende tien jaren. Binnen dit tijdsverloop kan er sprake zijn van overplanning en/of

overbesteding. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, maar altijd met de restrictie dat er binnen een periode van maximaal tien jaar weer een positief saldo ontstaat. Dit beleid is in overeenstemming met een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse.

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

Het risico van overbesteding is bij overplanning altijd aanwezig. Overbesteding houdt in dat de werkelijke bestedingen in enig jaar hoger zijn dan de voor dat boekjaar beschikbare middelen (BDU en mogelijke andere dekkingsbronnen). De hiervoor genoemde overplanning heeft echter daarnaast ook tot gevolg dat projectuitgaven te optimistisch worden geraamd. Met andere woorden: de in het IPVa per jaar geraamde bestedingen zijn structureel hoger dan de werkelijkheid laat zien. Ter illustratie: bij de begroting 2017 werd verwacht dat er ultimo 2016 € 136 miljoen aan BDU-middelen beschikbaar zou zijn. Bij de in oktober 2016 opgestelde tweede bestuursrapportage 2016 was dat saldo opgelopen tot € 416,6 miljoen en bij het opstellen van deze begroting 2018 verder tot € 431,7 miljoen. Intern onderzoek heeft daarnaast geleerd, dat de feitelijke jaarlijkse onderbesteding ten opzichte van het IPVa zich in ieder geval sinds 2011 elk jaar heeft voorgedaan (N.B. de jaren vóór 2011 zijn niet in dit onderzoek betrokken). Met nadruk zij daarbij vermeld, dat dit niet betekent, dat projecten niet of slechts gedeeltelijk worden uitgevoerd, maar dat zoals hiervoor reeds genoemd de start en doorlooptijd structureel te optimistisch worden ingeschat. Omdat het IPVa de basis vormt voor de begroting, is bij de opstelling daarvan voor het jaar 2018 veel effort gestoken in een meer realistische raming van de kasstromen van de grote projecten. Daarnaast is voor kleine projecten een subsidieplafond van € 30 miljoen per jaar opgenomen. Op deze wijze wordt beter aangesloten bij de daadwerkelijke bestedingen in de afgelopen jaren. Overbesteding zal echter zeer waarschijnlijk vanaf 2019 daadwerkelijk aan de orde zijn.

In een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse is geconcludeerd dat binnen de Vervoersautoriteit eventuele tekorten in een toekomstig jaar kunnen worden opgevangen. Desondanks worden de risico's van overplanning en overbesteding inclusief de daarvoor gestelde limieten te groot geacht. Dit gegeven en de wijze waarop deze risico's kunnen worden gemitigeerd, zijn daarom onderwerp van een vanaf medio februari 2017 uit te voeren extern onderzoek met een verwachte doorlooptijd van ca. twee maanden. Daarbij wordt ook de houdbaarheid van de te volgen wijze van begroten voor infrastructurele projecten betrokken.

Beleidsnota

Na afronding van het hiervoor genoemde onderzoek zal de reeds aangekondigde beleidsnota risicomangement en weerstandsvermogen MRDH worden opgesteld en ter besluitvorming worden voorgelegd.

Kengetallen

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

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

Kengetal	Jaarrekening 2015	Begroting 2017*	Begroting 2018
Netto schuldquote	257%	14073%	13695%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	257%	40%	-106%
Solvabiliteitsratio	0,4%	0,5%	1,2%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,0%	0,0%	0,0%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
* geactualiseerd			

Opmerkingen

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor de MRDH niet van toepassing.

De netto schuldquote moet inzicht geven in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen (schuld / baten begroting). Het geeft zodoende een indicatie in welke mate de rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de quote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Dit maakt inzichtelijk wat het aandeel is van de verstrekte leningen in de exploitatie. Daarnaast welke invloed de verstrekte leningen hebben op de schuldenlast.

De solvabiliteitsratio drukt het eigen vermogen uit als een percentage van het totale vermogen. Het geeft daarmee inzicht in de mate waarin de MRDH in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. De VNG hanteert als richtlijn een minimum omvang van 20% als norm.

Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio dient het volgende in aanmerking te worden genomen. Ruim 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen de fondsen (met name de BDU Verkeer en vervoer). De per balansdatum aanwezige fondssaldi zijn daarnaast conform de bepalingen in het BBV als vlottende schulden te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen niet voor elk in de tabel opgenomen (begrotings)jaar zondermeer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH.

Het kengetal structurele exploitatieruimte geeft inzicht in welke mate de structurele lasten gedekt zijn door structurele baten. Dit is van belang om te beoordelen welke structurele ruimte de MRDH heeft om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of structurele daling van de lasten daarvoor nodig is. Een positief percentage betekent dat incidentele lasten deels uit structurele middelen worden gedekt. Een negatief percentage betekent dat structurele lasten deels uit incidentele baten worden gedekt. Het in de tabel weergegeven percentage betekent dat de structurele lasten van de MRDH volledig worden gedekt door structurele baten.

5.4 Onderhoud kapitaalgoederen

Investerings

Eventuele toekomstige investeringen worden gepland en begroot vanuit een investeringsplan. Investeringsplannen maken integraal deel uit van de bestuurlijk vast te stellen begroting(swijzigingen).

Afschrijvingen

Voor zover niet bij wettelijke bepaling geregeld, gelden de volgende uitgangspunten voor het afschrijvingsbeleid voor de materiële vaste activa:

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

Activa met economisch nut en een verkrijgingsprijs van minder dan € 10.000 worden niet geactiveerd, uitgezonderd gronden en terreinen. Gronden en terreinen worden altijd geactiveerd.

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

De volgende materiële vaste activa met economisch nut worden lineair afgeschreven in:

- a. maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
- b. maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
- c. 5 jaar: telefooninstallaties;
- d. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
- e. 10 jaar: kantoormeubilair.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met maatschappelijk nut

De volgende materiële vaste activa met maatschappelijk nut worden lineair afgeschreven in:

- a. Maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

De eerste afschrijving voor zowel de activa met economisch nut als de activa met maatschappelijk nut start op 1 juli in het jaar van aanschaffing.

Gronden

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

Perceel	adres	eigenaar	gerechtigde	Omschrijving
Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburgweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 2984	Limpgergstraat/Limpergstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

Inrichting huisvesting Rotterdam

Naar verwachting zal in de laatste maanden van 2017 de nieuwe huisvesting van de MRDH aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik kunnen worden genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar.

Ten behoeve van de noodzakelijke nieuwe inrichting van dit pand is een investeringsbegroting gemaakt tot een totaalbedrag van € 1.230.000. Uitgaande van een volledige besteding van dit bedrag in 2017 zal deze investering in 10 jaar worden afgeschreven.

De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van de nieuwe inrichting en zal dit uitbesteden aan daartoe gespecialiseerde marktpartijen.

Kantoorinventaris, communicatie- en ICT-voorzieningen

De bestaande kantoorvoorzieningen zijn per 1 januari 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Tot en met 2016 zijn geen nieuwe investeringen gedaan.

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

Personenbussen voor het openbaar vervoer

De MRDH heeft 10 aardgasbussen in eigendom, die vanaf augustus 2017 aan een OV-bedrijf worden verhuurd voor een periode van twee jaar. De gegarandeerde restwaarde van die voertuigen bedraagt na afloop van voornoemde huurperiode € 25.000 per bus. De jaarlijkse afschrijving op deze bussen is daarop aangepast en wordt gedekt uit de BDU Verkeer en vervoer. De huurder is verantwoordelijk voor het onderhoud van deze bussen.

Haltevoorzieningen

Conform overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn.abri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in 5 jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM.

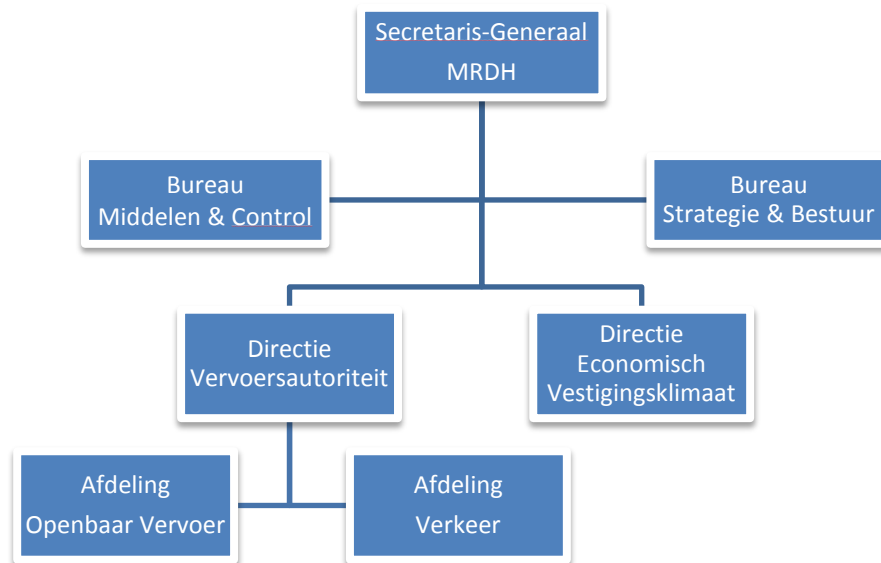
De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2016 bedraagt € 6.787.182.

5.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

In het voorjaar van 2016 heeft de - in de begroting 2017 aangekondigde - tussentijdse evaluatie plaatsgevonden of de huidige werkorganisatie toegerust is op haar taken en aansluit bij de wensen van bestuur, management en medewerkers. In deze evaluatie wordt geconcludeerd dat er met voorrang geïnvesteerd moet worden in het zijn van één MRDH-organisatie met een collegiaal bestuur en management, waarbij er meer focus moet komen op het actiegericht adresseren van de gezamenlijke strategische opgaven en meer aandacht moet komen voor netwerkend werken, intern en extern. Eenheid, strategisch vermogen en netwerkstrategie zijn hierin bepalend. Deze evaluatie heeft geleid tot een voorgestelde organisatiewijziging per 1 mei 2017. De belangrijkste aanpassingen in de hoofdstructuur zijn het terugbrengen van de afdeling bedrijfsvoering tot een bureau Middelen & Control en het inrichten van een bureau Strategie en Bestuur op concernniveau. Uitgangspunt is dat alle stafzaken van de MRDH centraal georganiseerd zijn en dat lijnzaken in de directies Vervoersautoriteit (met de afdelingen Verkeer en Openbaar vervoer) en directie Economisch Vestigingsklimaat zijn ondergebracht.

De MRDH-organisatie ziet er na de organisatiewijziging als volgt uit:



Secretaris-generaal

De MRDH staat onder leiding van de secretaris-generaal. Dit blijft ongewijzigd. De secretaris-generaal is het eerste aanspreekpunt voor het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. De ambtelijke inzet van 1 fte wordt onveranderd gelijkelijk toebedeeld aan de beide directies en komt daarmee voor 50% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 50% ten last van de BDU verkeer en vervoer.

Vervoersautoriteit (Va)

Binnen de directie Vervoersautoriteit staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en vervoer en Infrastructuur verkeer en vervoer centraal. De directeur Vervoersautoriteit heeft de eindverantwoordelijkheid over twee afdelingen: Verkeer en Openbaar Vervoer. De dagelijkse leiding van deze afdelingen ligt bij twee managers. De Vervoersautoriteit telt 56 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU verkeer en vervoer.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)

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

Bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur

De voormalige afdeling Bedrijfsvoering is opgesplitst in twee bureaus: Bureau Middelen & Control (BMC) en Bureau Strategie & Bestuur (BSB). BMC omvat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control, informatiebeheer en facilitaire zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties bestuurs- en directieadvisering en –ondersteuning, communicatie/ public affairs, juridische zaken en HRM. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is 21,6 fte. De salarissen van de medewerkers komen

voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 4.2 Overhead.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 2,51 (prijsspeil 2018) wordt conform de afspraken maximaal € 1,03 (prijsspeil 2018) ingezet voor apparaatslasten.

Voor de salarislasteren volgt de MRDH de cao gemeenten. De huidige cao 2016-2017 loopt tot 1 mei 2017. Op 30 april 2017 loopt de huidige cao 2016-2017 af. De eerste voorstellen vanuit de vakbonden voor de inzet bij de nieuwe onderhandelingen laten een cao stijging van 2,5 % zien, voor de looptijd van een jaar (1 mei 2017 tot 1 mei 2018). Voor het jaar 2018 wordt rekening gehouden met deze stijging.

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

Onderdeel	Fte's	Kosten
Secretaris-Generaal	1	180.000
Bureau Middelen & Control	10,6	805.100
Bureau Strategie & Bestuur	11	1.078.600
Directie Vervoersautoriteit	5	479.500
Afdeling Verkeer	26	2.327.600
Afdeling Openbaar vervoer	25	2.211.100
Economisch vestigingsklimaat	12,0	1.243.700
Totalen	90,6	8.325.600

In combinatie met de materiële apparaatslasten en de uitgangspunten van de bepaling en de verdeling van de overhead (zie hoofdstuk 4.2) levert dit de volgende gecomprimeerde verdeelmatrix op van de personele en materiële apparaatslasten:

Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer		Inwonerbijdrage EV	
			Programma-kosten Va*	Overhead	Programma-kosten EV	Overhead
<i>Personele apparaatslasten</i>						
Secretaris-Generaal	1	180.000		90.000		90.000
BMC en BSB	21,6	1.883.700		1.506.900		376.800
Vervoersautoriteit	56	5.018.200	4.418.500	599.700		
Economisch Vestigingsklimaat	12	1.243.700			1.030.100	213.600
<i>Totaal personele apparaatslasten</i>	<i>90,6</i>	<i>8.325.600</i>				
<i>Materiële apparaatslasten</i>		<i>2.834.300</i>		<i>2.267.500</i>		<i>566.800</i>
Totalen		11.159.900	4.418.500	4.464.100	1.030.100	1.247.200

* Betreft de programma's Exploitatie verkeer en vervoer en Infrastructuur verkeer en vervoer

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

Hoofdstuk 6 Financiële begroting

6.1 Overzicht baten en lasten

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

Programma-begroting 2018 (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	366.785.800	413.611.705	400.232.145	393.468.946	393.572.418	389.531.759
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	254.364.847	454.415.178	255.981.072	255.032.744	102.375.636	120.844.776
3. Economisch Vestigingsklimaat	7.055.992	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
4. Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
Overhead	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	630.761.139	876.317.583	666.745.017	658.850.890	506.289.654	520.718.135
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	366.785.800	417.872.037	405.190.971	398.441.482	396.237.756	391.769.815
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	254.364.847	454.415.178	255.981.077	255.032.702	102.375.635	120.844.807
3. Economisch Vestigingsklimaat	6.259.928	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
4. Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
Overhead	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Totaal	629.965.075	880.577.915	671.703.848	663.823.384	508.954.991	522.956.222
Resultaat voor reservemutaties	-796.064	4.260.332	4.958.831	4.972.494	2.665.337	2.238.087
Onttrekking aan reserves	796.064	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	-4.260.332	-4.958.826	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Voor een inhoudelijke toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar wordt verwezen naar de hoofdstukken 2 en 3, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 5.1 (Financiering).

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2018 per taakveld (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
<i>Lasten per taakveld</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	112.690.747	193.592.484	153.207.412	137.857.815	80.981.783	110.676.657
2.5 Openbaar vervoer	508.459.900	665.466.694	492.739.760	497.586.029	400.986.953	385.368.219
0.5 Treasury	0	8.967.705	10.266.045	13.057.846	13.979.318	14.331.659
3.1 Economische ontwikkeling	7.055.992	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
0.4 Overhead	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
0.8 Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal	630.761.139	876.317.583	666.745.017	658.850.890	506.289.654	520.718.135
<i>Baten per programma</i>						
2.1 Verkeer en vervoer	112.690.747	193.592.484	153.207.412	137.857.815	80.981.783	110.676.657
2.5 Openbaar vervoer	508.459.900	669.727.026	497.698.586	502.558.565	403.652.291	387.606.275
0.5 Treasury	0	8.967.705	10.266.045	13.057.846	13.979.318	14.331.659
3.1 Economische ontwikkeling	6.259.928	5.745.700	4.820.600	4.638.000	4.630.400	4.630.400
Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.545.000	0	0	0	0
0.4 Overhead	0	0	5.711.200	5.711.200	5.711.200	5.711.200
Totaal	629.965.075	880.577.915	671.703.843	663.823.426	508.954.992	522.956.191
Resultaat voor reservemutaties	-796.064	4.260.332	4.958.826	4.972.536	2.665.338	2.238.056
Onttrekking aan reserves	796.064	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	0	-4.260.332	-4.958.826	-4.972.536	-2.665.338	-2.238.056
Resultaat	0	0	0	0	0	0

* Overhead t/m 2017 verwerkt in taakvelden

Lasten en baten van het taakveld Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.2. De gespecificeerde toevoeging aan reserves betreft de toevoeging aan de risicoreservering financieringen, zoals toegelicht in hoofdstuk 5.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

6.2 Overzicht incidentele baten en lasten

Inzicht in de incidentele baten en lasten is nodig om in beeld te brengen of de begroting materieel in evenwicht is, dat wil zeggen dat de structurele lasten worden gedekt door structurele baten. De incidentele baten en lasten tellen niet mee voor het materieel in evenwicht zijn van de begroting. Onder incidentele baten en lasten worden onder andere de volgende posten verstaan:

- Stortingen in en onttrekkingen aan reserves;
- Bijzondere ontvangen en verstrekte subsidies en (specifieke) uitkeringen.

De grootste geldstroom, de Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) betreft in principe een structurele geldstroom en daarmee een structurele baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt zijn daarmee ook structurele lasten. Wel kunnen er incidenteel middelen aan de BDU worden toegevoegd voor specifieke projecten. De hiermee samenhangende lasten en baten dienen dan wel als incidenteel aangemerkt te worden.

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

Incidentele baten en lasten (euro's)	Geraamde realisatie 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
<i>Lasten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	0	23.000.000	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	39.715.100	26.547.600	88.789.000	48.664.500	48.664.500	43.372.500
3. Economisch Vestigingsklimaat	1.361.900	0	190.200	7.600	0	0
4. Samenwerkingsverbanden	0	0	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	41.077.000	49.547.600	88.979.200	48.672.100	48.664.500	43.372.500
<i>Baten per programma</i>						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	0	0	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	49.429.400	38.588.900	88.789.000	48.664.500	48.664.500	43.372.500
3. Economisch Vestigingsklimaat	565.800	0	190.200	7.600	0	0
4. Samenwerkingsverbanden	0	0	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	49.995.200	38.588.900	88.979.200	48.672.100	48.664.500	43.372.500
Resultaat voor reservemutaties	8.918.200	-10.958.700	0	0	0	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	796.100	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves						
Resultaat	9.714.300	-10.958.700	0	0	0	0

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De incidentele last in 2017 betreft de afkoop aan RET van € 23 miljoen voor het verschil in boekwaarde tussen de methodiek annuïtair en lineair afschrijven. Deze last wordt gedekt door structurele BDU inkomsten.

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van Rijk, provincie en gemeenten.

Meerjarig gaat het om de volgende lasten/baten (€ miljoen):

Project	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Lasten/ baten:</i>						
Actieprogramma Regionaal OV (AROV)	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	
Projecten Beter benutten/ Beter Benutten Vervolg	16,8	11,7	29,6			
Bleizo	7	3,6				
Aanlanding Haags Startstation Erasmuslijn (HSE)	10,6					
Rotterdamsebaan		6	53,9	43,4	43,4	43,4
Totaal incidentele lasten/ baten	39,7	26,5	88,8	48,7	48,7	43,4
<i>Aanvullende incidentele baten:</i>						
Nog te ontvangen eenmalige correctie relatief aandeel BDU		2,3				
Gemeentelijke bijdrage	9,7	9,7				

Mobiliteitsfonds						
Totaal incidentele baten	49,4	38,6	88,8	48,7	48,7	43,4

In de jaren 2016 en 2017 is er nog sprake van een saldo aan incidentele baten. Dit betekent dat er structurele uitgaven worden gedekt met incidentele baten. Met ingang van begrotingsjaar 2018 is er evenwicht tussen de incidentele baten en lasten.

Economisch Vestigingsklimaat

De incidentele inzet in 2016 betreft voornamelijk de afloop van in 2015 gestarte projecten (€ 0,7 miljoen via de Egalisatiereserve EV) en de incidentele bijdragen van Rijk en gemeenten aan de procesmiddelen voor het opstellen van de Roadmap next Economy (€ 0,5 miljoen).

De incidentele inzet 2018 en 2019 betreft de Europese en gemeentelijke inzet op het Interreg project E=0 (zie ook de toelichting binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat).

6.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding

De begroting 2018 is opgesteld overeenkomstig het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

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

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

Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid

Financiering regionale OV-bedrijven

Het algemeen bestuur van de MRDH heeft op 9 december 2016 besloten in te stemmen met het voorstel om HTM Personenvervoer N.V. (inclusief HTM Railvoertuigen B.V. en HTM Railinfra B.V.) en RET N.V. (inclusief RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V.) goed te keuren als partijen waaraan door de MRDH leningen, garanties en borgstellingen uit hoofde van de publieke taak kunnen worden verstrekt ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur.

De hieruit voortvloeiende financiële gevolgen worden nader toegelicht in hoofdstuk 5.1 (Financiering) en de daaraan verbonden risico's in hoofdstuk 5.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Overplanning en overbesteding

Overplanning en overbesteding is binnen het programma Investerings Verkeer en openbaar vervoer toegestaan, mits het saldo van het fonds BDU binnen tien jaar weer tenminste nul bedraagt. De daaraan verbonden kosten, risico's en de wijze waarop deze (zullen) worden gemitigeerd, worden nader toegelicht in de hoofdstukken 5.1 (Financiering) en 5.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

In het begrotingsjaar 2018 blijft het saldo van het fonds BDU positief en is dit derhalve niet aan de orde.

Geprognosticeerde balanscijfers 2018

Onderstaande geprognosticeerde balans primo en ultimo 2018 is beperkt tot een specificatie en ontwikkeling van de vaste activa en passiva, voornamelijk ten behoeve van de berekening van het EMU-saldo.

ACTIVA	31-12-2018	31-12-2017	PASSIVA	31-12-2018	31-12-2017
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa	4.041.885	6.060.139	Eigen vermogen	9.319.158	4.360.332
Haltevoorzieningen	2.996.674	4.891.928	Algemene reserve	100.000	100.000
Verbouwing/inrichting kantoor	1.045.211	1.168.211	Risicoreserve financieringen	4.260.332	0
			Resultaat boekjaar	4.958.826	4.260.332
Financiële vaste activa	684.402.772	597.846.694	Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer	685.481.085	598.925.006
Leningen regionale OV-bedrijven	684.402.772	597.846.694	Garantiesom abri's	1.078.312	1.078.312
			Financiering regionale OV-bedrijven	684.402.773	597.846.694
Totaal vaste activa	688.444.657	603.906.833	Totaal vaste passiva	694.800.243	603.285.338

EMU-saldo

De voorgeschreven berekening van het EMU-saldo is voor de jaren 2017 t/m 2019 opgenomen in onderstaande tabel.

Omschrijving	2017	2018	2019
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	4.260.332	4.958.826	5.776.234
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	1.957.043	2.018.254	2.018.254
Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	-1.230.000	0	0
Berekend EMU-saldo	4.987.375	6.977.080	7.794.488

Arbeidskostengerelateerde verplichtingen

Beloningen tijdens dienstverband

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

In de begroting 2018 zijn geen bedragen opgenomen en/of gereserveerd voor niet opgenomen vakantie- en verlofrechten.

Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2018 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2018.

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

Investerings

Voor 2018 worden geen investeringen geraamd. Voor een overzicht van de waardering en het onderhoud van de aanwezige materiële vaste activa wordt verwezen naar hoofdstuk 5.4 (Onderhoud kapitaalgoederen).

Financiering

Voor een uitvoerige toelichting op dit item wordt verwezen naar hoofdstuk 5.1 (Financiering).

Reserves

Het verloop van de reserves in de periode 2017 t/m 2021 is opgenomen in de hierna in hoofdstuk 7 opgenomen Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 7 Staat van reserves en fondsen 2017-2021

Omschrijving	Raming saldo 31-12-2016	Raming toevoeging 2017	Raming onttrekking 2017	Raming saldo 31-12-2017	Raming toevoeging 2018	Raming onttrekking 2018	Raming saldo 31-12-2018	Raming toevoeging 2019	Raming onttrekking 2019	Raming saldo 31-12-2019	Raming toevoeging 2020	Raming onttrekking 2020	Raming saldo 31-12-2020	Raming toevoeging 2021	Raming onttrekking 2021	Raming saldo 31-12-2021
<i>Reserves</i>																
Algemene reserve	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	1.591.164	0	1.591.164	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Risicoreserve financieringen	0	4.260.332	0	4.260.332	4.958.826	0	9.219.158	4.972.536	0	14.191.694	2.665.338	0	16.857.032	2.238.056	0	19.095.088
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>1.691.164</i>	<i>4.260.332</i>	<i>1.591.164</i>	<i>4.360.332</i>	<i>4.958.826</i>	<i>0</i>	<i>9.319.158</i>	<i>4.972.536</i>	<i>0</i>	<i>14.291.694</i>	<i>2.665.338</i>	<i>0</i>	<i>16.957.032</i>	<i>2.238.056</i>	<i>0</i>	<i>19.195.088</i>
<i>Fondsen</i>																
BDU	431.717.456	507.844.860	843.237.241	96.325.075	561.581.979	650.420.592	7.486.462	521.428.533	639.917.386	-111.002.391	520.689.733	486.441.364	-76.754.022	515.555.934	500.518.252	-61.716.340
BOR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>431.717.456</i>	<i>507.844.860</i>	<i>843.237.241</i>	<i>96.325.075</i>	<i>561.581.979</i>	<i>650.420.592</i>	<i>7.486.462</i>	<i>521.428.533</i>	<i>639.917.386</i>	<i>-111.002.391</i>	<i>520.689.733</i>	<i>486.441.364</i>	<i>-76.754.022</i>	<i>515.555.934</i>	<i>500.518.252</i>	<i>-61.716.340</i>
TOTAAL-GENERAAL	433.408.620	512.105.192	844.828.405	100.685.407	566.540.805	650.420.592	16.805.620	526.401.069	639.917.386	-96.710.697	523.355.071	486.441.364	-59.796.990	517.793.990	500.518.252	-42.521.252

Hoofdstuk 8 Inwonerbijdragen per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2018 een bijdrage in het kader van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat (EV).

Gemeente	Aantal inwoners per 1 januari 2017 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2018
Albrandswaard	25.106	2,51	63.016
Barendrecht	48.344	2,51	121.343
Brielle	16.837	2,51	42.261
Capelle aan den IJssel	66.445	2,51	166.777
Delft	101.361	2,51	254.416
Den Haag	524.305	2,51	1.316.006
Hellevoetsluis	38.721	2,51	97.190
Krimpen aan den IJssel	29.139	2,51	73.139
Lansingerland	60.098	2,51	150.846
Leidschendam-Voorburg	74.608	2,51	187.266
Maassluis	32.443	2,51	81.432
Midden-Delfland	19.034	2,51	47.775
Nissewaard	85.398	2,51	214.349
Pijnacker-Nootdorp	52.670	2,51	132.202
Ridderkerk	45.411	2,51	113.982
Rijswijk	51.009	2,51	128.033
Rotterdam	638.221	2,51	1.601.935
Schiedam	77.859	2,51	195.426
Vlaardingenv	72.062	2,51	180.876
Wassenaar	26.051	2,51	65.388
Westland	105.636	2,51	265.146
Westvoorne	14.258	2,51	35.788
Zoetermeer	124.745	2,51	313.110
Totaal	2.329.761		5.847.700

(*) bron: CBS StatLine. Info van 16-03-2017.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2017 met € 0,02 (Kadernota MRDH begroting 2018) naar € 2,51 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2018 € 5,8 miljoen en wordt voor € 4,6 miljoen verantwoord als baten binnen het programma Economisch vestigingsklimaat (*Wat mag het kosten?* hoofdstuk 3.2.2). Daarnaast wordt ter dekking van de kosten van overhead ten behoeve van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat (hoofdstuk 4.2) € 1,2 miljoen ingezet.

Conform het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 7 december 2016 zal met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonerbijdrage ten behoeve van Verkeer en Vervoer opgaven meer worden geheven.

Hoofdstuk 9 Besluit

de begroting 2018 inclusief het hierin opgenomen Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2018 vast te stellen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van het meerjarenbeeld 2019-2021;

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 7 juli 2017,

de secretaris-generaal,
mw. mr. drs. A.W.H. Bertram

de voorzitter,
ing. A. Aboutaleb

Bijlage 1 Indicatoren

In deze bijlage zijn net als in de begroting 2017 indicatoren opgenomen. Deze indicatoren zijn ontleend aan de in juni 2016 opgeleverde Regiemonitor 2016 – Economie en Bereikbaarheid. Deze Regiemonitor is ontwikkeld in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de provincie Zuid-Holland in samenwerking met de Economische Programmaraad Zuidvleugel en InnovationQuarter. De volledige monitor is te vinden op de MRDH website: www.mrdh.nl/regiemonitor. Medio 2017 zal een geactualiseerde Regiemonitor worden opgeleverd.

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

Samenvattend is deze bijlage als volgt ingedeeld:

- A. indicatoren programma's Vervoersautoriteit
- B. indicatoren programma Economisch Vestigingsklimaat
- C. indicatoren bestuur/ bedrijfsvoering

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

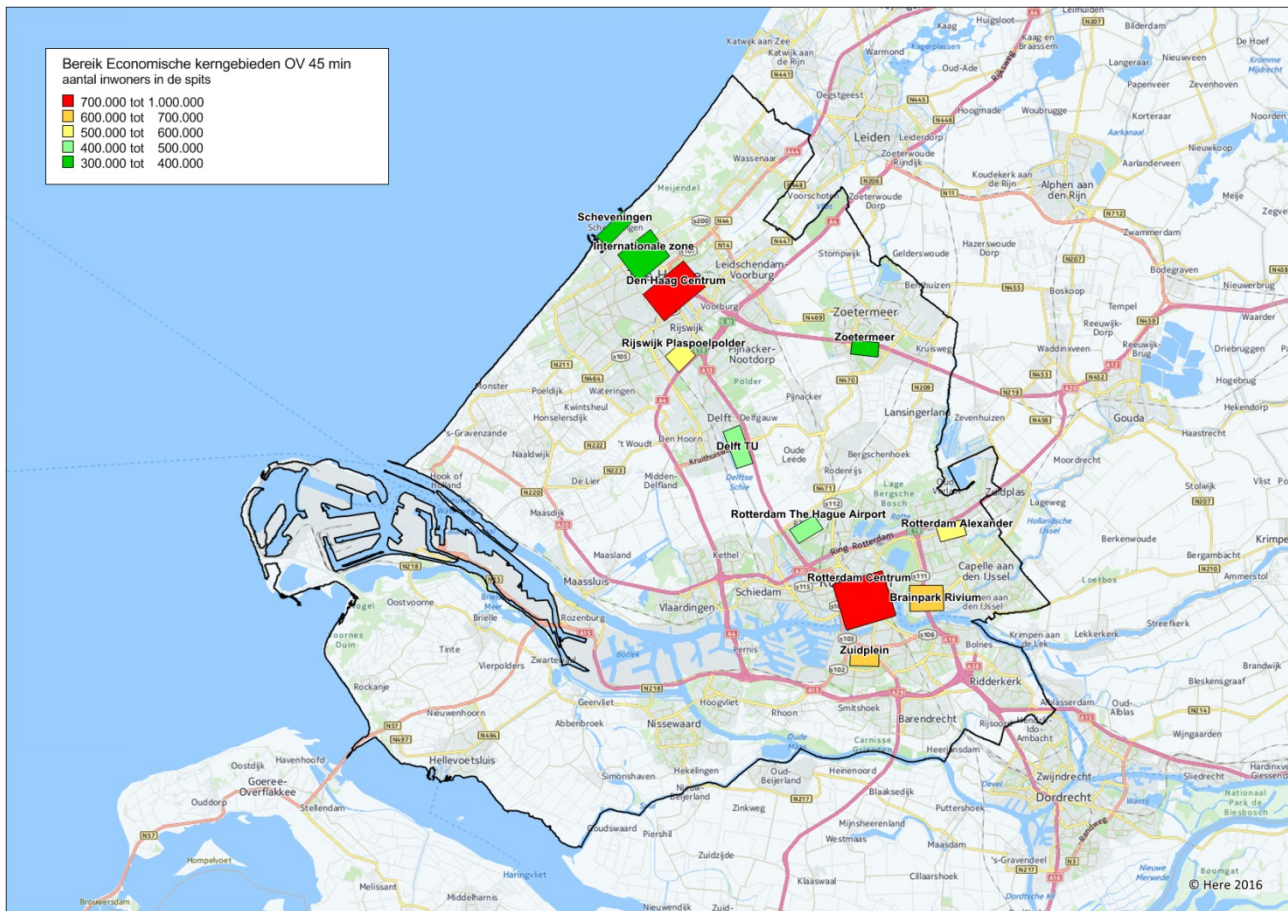
Bereikbaarheidsdoel	Topeis	Ambitie in 2025 t.o.v. huidige situatie	Nulmeting
Concurrerende economie	- Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken - Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	- Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet	Beschikbaar Nog niet beschikbaar Wordt nog bepaald.
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen/ voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken	Toename van 10% voor 90% van de woongebieden	Beschikbaar
Kwaliteit van plekken	Gebruikerswaardering van de stedenbaan-knopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen	Beschikbaar
De duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem (CO ₂)	Afname van 30% voor het gehele vervoersysteem	Beschikbaar
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	Afname van 10% voor het gehele OV-systeem	Nog niet beschikbaar. Wordt nog bepaald.

Concurrerende economie: aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken.

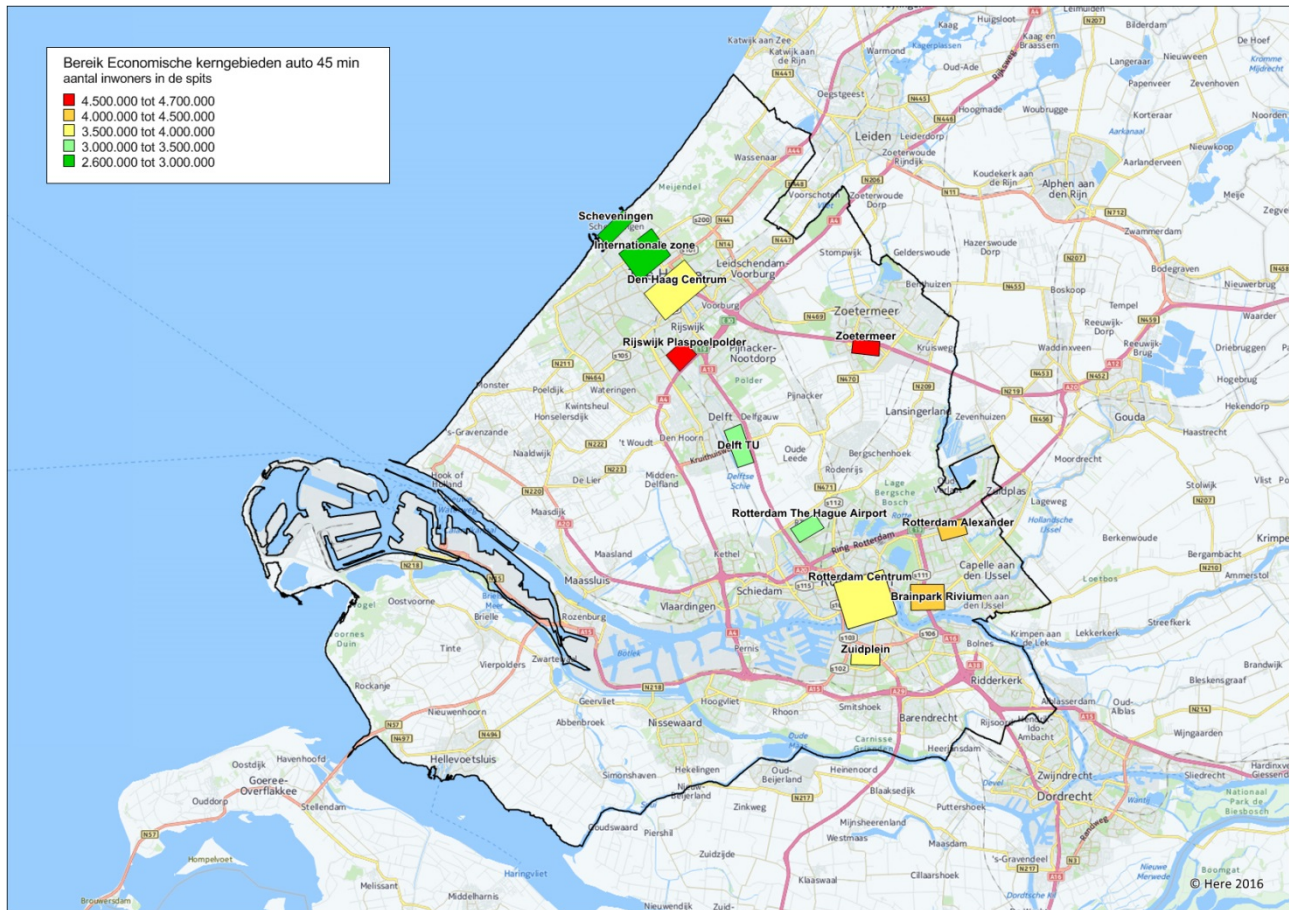
- Per modaliteit (Auto, OV (inclusief lopen) en fiets (15 km/uur) is voor de 11 economische gebieden bepaald hoeveel mensen in de spits binnen 45 minuten een economisch gebied kunnen bereiken. De hoeveelheid mensen is naast de infrastructuur en congestie ook afhankelijk van de ligging. Per

economisch gebied is een representatief punt gekozen. Bij openbaar vervoer is gekozen voor het voor/natransport per voet. Wanneer de fiets (of auto) wordt gekozen voor het voor/natransport zal de hoeveelheid mensen uiteraard toenemen. Bij fiets is gekozen voor een snelheid van 15 km/uur.

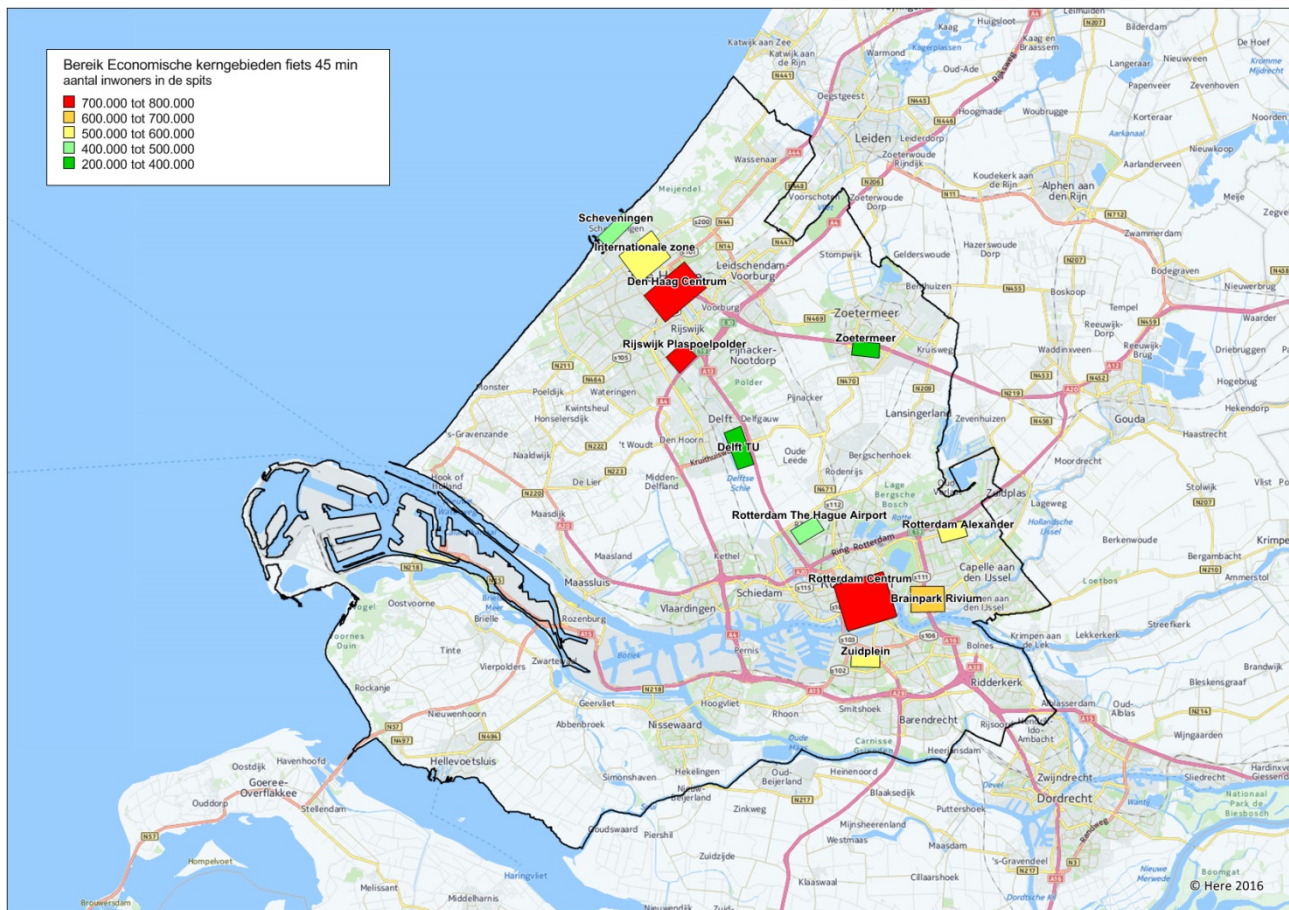
- De bepaalde hoeveelheid mensen is in eerste instantie bedoeld als nulmeting, niet als vergelijking tussen gebieden. De nu bepaalde getallen vormen de basis voor het bepalen van de ambitie (+10% in 2025).



- Bij het openbaar vervoer is het aantal mensen dat een toplocatie kan bereiken binnen 45 min. in de spits het hoogst bij Rotterdam-Centrum. Meer dan 900.000 mensen kunnen Rotterdam-Centrum binnen 45 minuten bereiken. Voor Scheveningen, Internationale zone Den Haag en Zoetermeer geldt dat er minder dan 400.000 mensen binnen 45 min. in de spits de locatie kunnen bereiken.



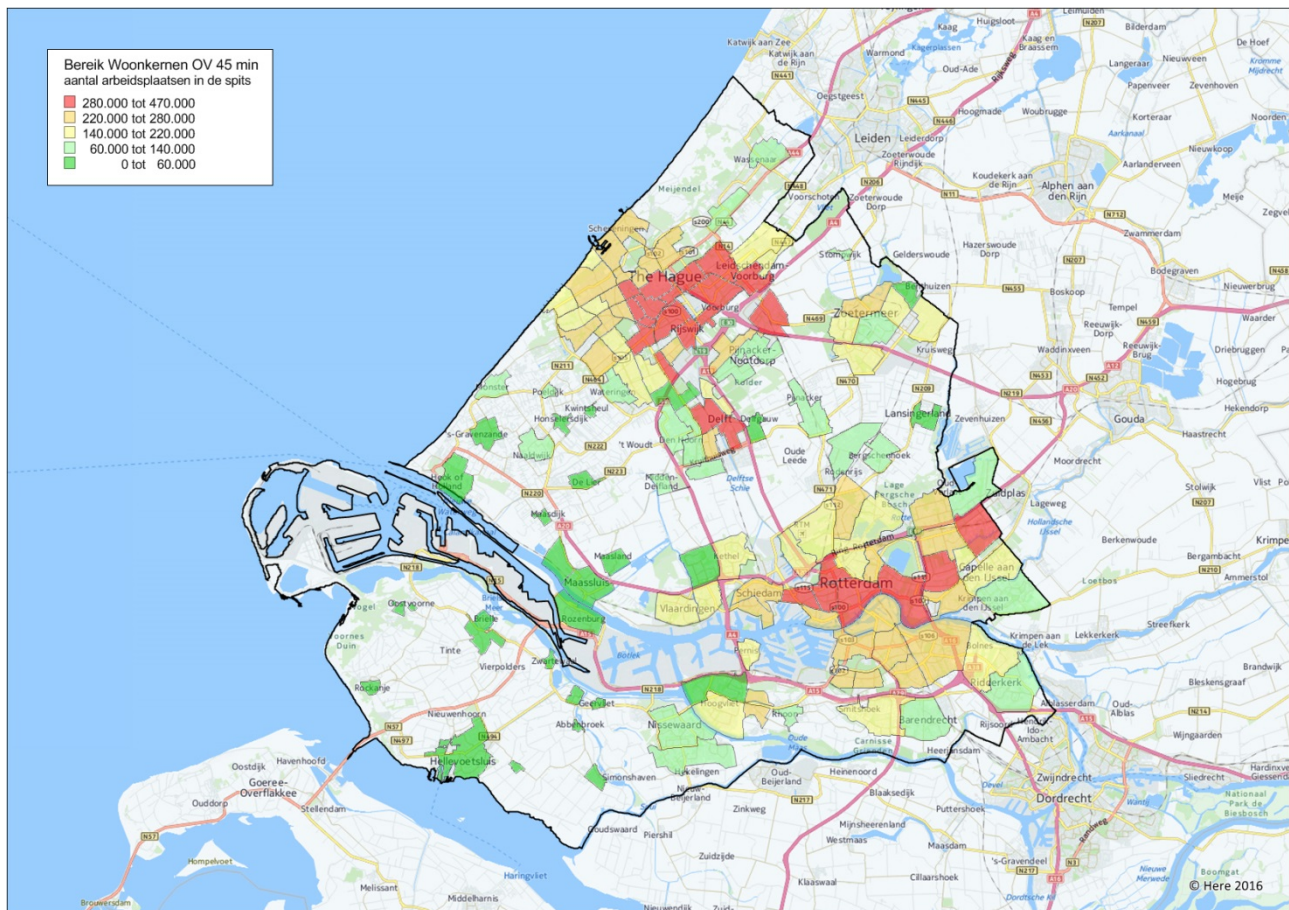
- Bij de auto is het aantal mensen dat een toplocatie kan bereiken binnen 45 minuten in de spits het hoogst bij Zoetermeer en Rijswijk Plaspoelpolder. Voor beide locaties geldt dat meer dan 4,5 miljoen mensen deze locaties binnen 45 min. kunnen bereiken. Voor de Internationale zone Den Haag en Scheveningen geldt dat er minder dan 3 miljoen mensen binnen 45 min. de locatie kunnen bereiken.



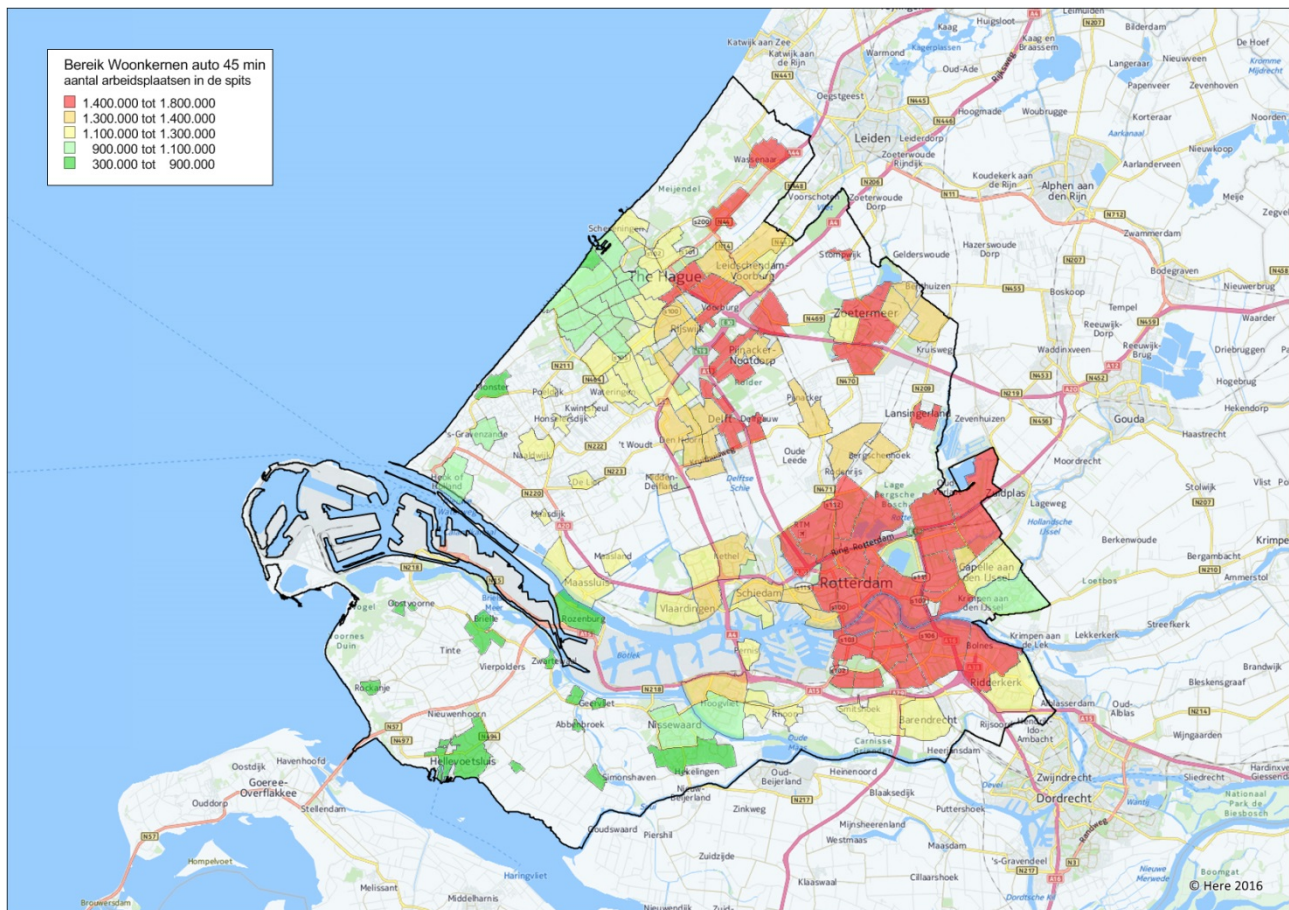
- Bij de fiets is het aantal mensen dat een toplocatie kan bereiken het hoogst bij Rijswijk Plaspoelpolder. Ruim 760.000 mensen kunnen zo'n locatie binnen 45 min. in de spits bereiken. Voor Zoetermeer is het aantal mensen dat binnen 45 min. in de spits de locatie kan bereiken het laagst (ongeveer 230.000).

Kansen voor mensen: Aantal arbeidsplaatsen/ voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken

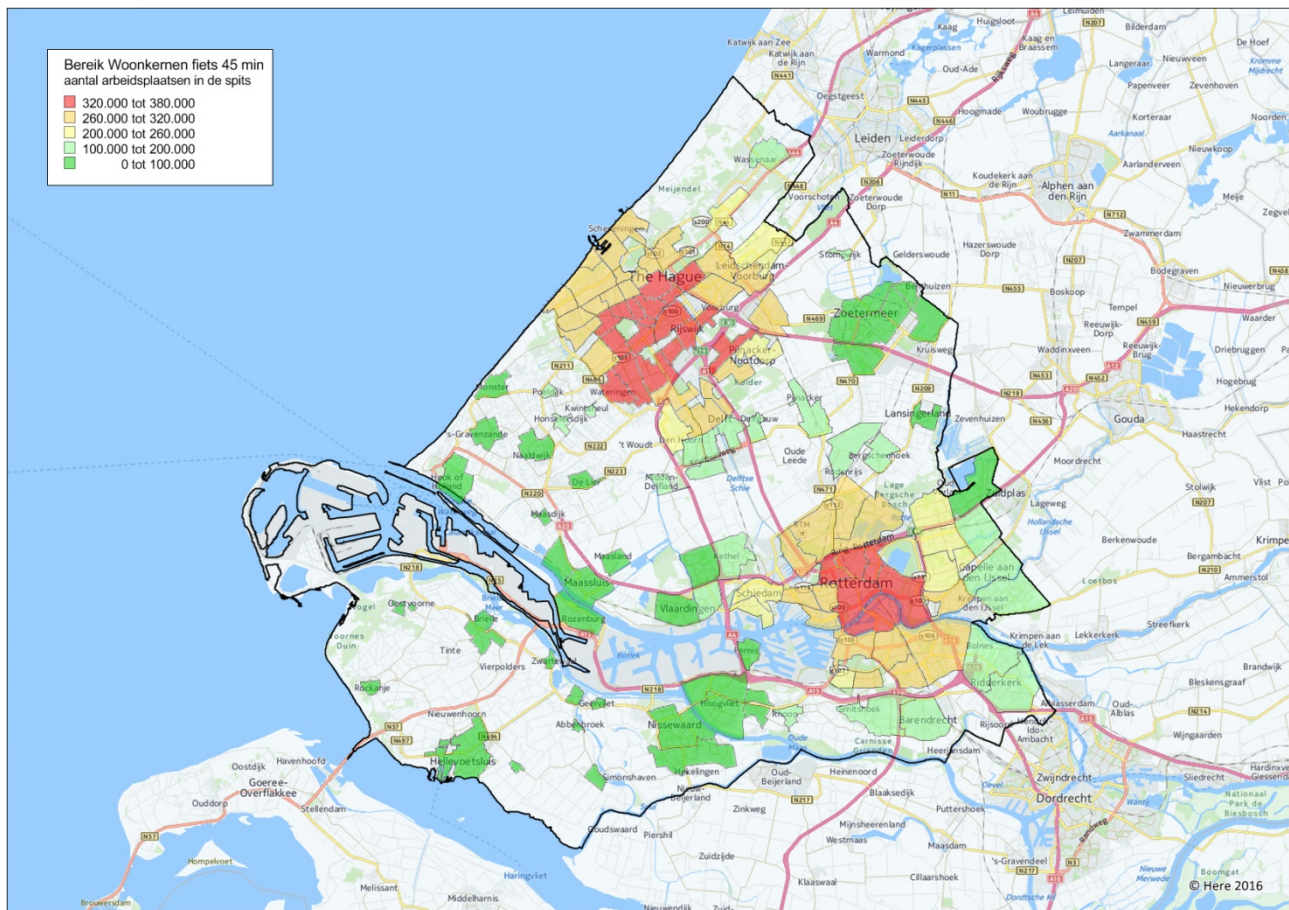
- Per modaliteit (Auto, OV (+lopen) en fiets (15 km/uur)) is voor de ongeveer 140 woongebieden (plaatsen & wijken) bepaald hoeveel arbeidsplaatsen inwoners van deze wijk in de spits binnen 45 min. kunnen bereiken. Per woongebied is een representatief punt gekozen. De hoeveelheid te bereiken arbeidsplaatsen is naast de infrastructuur en congestie ook afhankelijk van de ligging. Bij openbaar vervoer is gekozen voor het voor/natransport per voet. Wanneer de fiets (of auto) wordt gekozen voor het voortransport zal de hoeveelheid mensen uiteraard toenemen. Bij fiets is gekozen voor een snelheid van 15 km/uur.
- De bepaalde hoeveelheid arbeidsplaatsen is in eerste instantie bedoeld als nulmeting, niet als vergelijking tussen woongebieden. De nu bepaalde getallen vormen de basis voor het bepalen van de ambitie (+10% in 2025).



- Bij het openbaar vervoer is het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een woonwijk bereikt kan worden binnen 45 min. in de spits het hoogst bij Den Haag Centrum, Rotterdam Centrum, Delft Centrum en delen van Rijswijk en Leidschendam. In deze gebieden kunnen meer dan 280.000 arbeidsplaatsen bereikt worden. Voor Voorne Putten, Westland, Midden-Delfland, Maassluis, delen van Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland geldt dat minder dan 60.000 arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden.



- Bij de auto is het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een woonwijk bereikt kan worden binnen 45 min. in de spits het hoogst in Rotterdam, Den Haag Centrum, Zoetermeer en Wassenaar. Ook vanuit woonwijken van Den Haag en Delft langs de snelweg kunnen veel arbeidsplaatsen worden bereikt. Vanuit deze wijken kunnen meer dan 1,4 miljoen arbeidsplaatsen bereikt worden. Voor Voorne Putten, Krimpen a/d IJssel, delen van Westland en Den Haag Zuidwest/Scheveningen geldt dat minder dan 900.000 arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden.



- Bij de fiets is het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een woonwijk bereikt kan worden binnen 45 min. in de spits het hoogst in Rotterdam Centrum, Rijswijk en Den Haag Centrum. In deze wijken kunnen meer dan 320.000 arbeidsplaatsen bereikt worden. Voor het zuidwestelijk gedeelte van de MRDH en in Zoetermeer geldt dat minder dan 100.000 arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden.

Kwaliteit van plekken: gebruikerswaardering van de stedenbaan-knopen.

In 2015 is door NS Stations de klantenwaardering van de stedenbaanknopen gemeten. Gemiddeld is de klantenwaardering een 6,4. Doel is om in 2025 het cijfer 7,5 te halen

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

Bron: NS Stations

1) Hoek van Holland Strand aantal respondenten te klein

Voor de indicatoren betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen en reductie beheer- & exploitatielasten OV is op dit moment nog geen nulmeting beschikbaar. Voor deze indicatoren is op dit moment nog niet duidelijk op welke wijze deze indicator wordt bepaald/berekend. In de loop van 2017 zullen deze indicatoren nader worden uitgewerkt.

De duurzame regio: uitstootreductie vervoersysteem (CO2)

De uitstoot van CO2 voor verkeer en vervoer (alle modaliteiten) in de MRDH in 2014 was 3,9 miljoen ton (bron Klimaatmonitor). De totale CO2-uitstoot voor alle sectoren bedroeg 43,8 miljoen ton. De bijdrage van verkeer en vervoer aan de CO2 uitstoot was dus 8,8 %,

B. Indicatoren programma Economisch vestigingsklimaat per werkveld

1. Werklocaties

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

- Kantorenmarkt: leegstand 11,1% (1 januari 2016)
- Bedrijventerreinen: aanbod 593 hectare (1 januari 2015)
- Detailhandel: leegstand winkels 14,4% (2013).

2. Smart Infrastructure

Cijfers over duurzame energie zijn in het algemeen nationaal beschikbaar en niet per regio. Bij het CBS zijn over het gebruik van energie door huishoudens en bedrijfstakken data naar regio beschikbaar. Er wordt derhalve gekozen voor eenduidige variabelen die het CBS ter beschikking heeft:

- verbruik aardgas en elektriciteit van woningen MRDH 2014
 - o Aardgas: 54 Peta Joul
 - o Elektriciteit: 17 Peta Joul

Bron: CBS
- verbruik aardgas en elektriciteit van bedrijven MRDH 2014
 - o Aardgas 187 Peta Joul
 - o Elektriciteit: 56 Peta Joul

Bron: CBS
- elektrische laadpalen: 1961 openbare laadpalen in de MRDH (2015).

3. Branding

Deze variabelen hebben een overwegend kwalitatieve doelstelling. Het gaat om het beeld van Zuid-Holland bij investeerders en bezoekers uit het buitenland. Tevens is het een werkveld in wording. We hebben voorgesteld om in overleg met InnovationQuarter en WestHolland Foreign Investment Agency (WFIA) de instrumentvariabelen verder te ontwikkelen.

Beschikbare variabelen:

Buitenlandse investeringen in Zuid-Holland, arbeidsplaatsen per jaar, gemiddeld over periode 2013-2015: 1.100.

Overnachtingen bezoekers, 2014 (x 1.000 overnachtingen)

	Binnenlands	Buitenlands
Rotterdam	704	754
Den Haag	690	687

4. Clusterversterking

Indicatoren

Aantal banen MRDH per cluster – 2015

- o Clean Tech: 16.653
- o Health & Life Sciences: 126.699
- o Agro & Food: 53.869
- o Safety & Security: 17.310
- o Maritime: 28.056
- o Transport and Logistics: 47.939
- o Smart Industry: 58.770
- o Energy: 25.710
- o Recreatie en Toerisme: 54.151

Bron: LISA

5. Onderwijs en arbeidsmarkt

Werkloosheid in Zuid-Holland, 2015:

Agglomeratie 's-Gravenhage (CR) 38.000 (totaal is 426.000) 8,9%

Delft en Westland (CR) 8.000 (totaal is 123.000) 6,5%

Groot-Rijnmond (CR) 65.000 (totaal is 649.000) 10,0%

Beroepsbevolking MRDH, 2015 (x1.000 personen)

	Laag	Midden	Hoog
Werkzame beroepsbevolking	235	432	425
Werklozen	42	46	18
Niet-actieve bevolking	273	191	86

Instroom technisch onderwijs, MRDH, 2014

mbo techniek	5.911
hbo techniek	4.378

WO techniek	3.976
-------------	-------

6. Economie landelijk gebied

Dit werkveld wordt aan de hand van de volgende variabelen gevolgd:

Ontwikkeling Recreatie en Toerisme sector in landelijk gebied MRDH (bron: LISA, 2015)

Banen: 10.510

Vestigingen: 2070

WOZ waarde woningen landelijk gebied MRDH (bron: CBS, 2015)

WOZ 220.000

c. Indicatoren bestuur/ bedrijfsvoering

#	Taakveld	Indicator	Waarde	Periode
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	0,039 fte per 1000 inwoners	2018
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	0,034 fte per 1000 inwoners	1 januari 2017
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	€ 4,79 per inwoner	2018
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	16,08% van de totale loonsom	2016
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	0,86% van de totale lastenbegroting	2018

Ad 1) In de begroting 2018 bedraagt de formatie 90,6 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2017 2.329.761 (zie hoofdstuk 8).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2017 bedraagt 80,2 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur, bijvoorbeeld ter invulling van de flexibele schil van de MRDH formatie. Deze inhuur is verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2017 2.329.761 (zie hoofdstuk 8).

Ad 3) De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2018 € 11.159.900 (zie hoofdstuk 5.5). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2017 2.329.761 (zie hoofdstuk 8).

Ad 4) De totale loonsom bedroeg in 2016 € 8.525.300. De externe inhuur bedroeg in 2016 € 1.371.200. Voor ruim 50% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH gemeenten, voornamelijk als invulling van de flexibele schil van de MRDH formatie.

Ad 5) In de begroting 2018 bedraagt de overhead € 5.711.200 (zie o.a. hoofdstuk 1.3). De totale lasten bedragen € 666.745.000 (zie hoofdstuk 1.3).

Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2017

Inhoudsopgave

1. Inleiding, achtergronden en kaders	82
1.1 De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2018	82
1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit.....	83
1.3 Beleidskaders van de Vervoersautoriteit	83
1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden.....	85
1.5 Harmonisatie van de investeringsprogramma's.....	85
2. Financiële samenvatting	86
3. Openbaar Vervoer	88
3.1 Projecten in de realisatiefase.....	88
3.2 Uitwerkingsfase	90
3.3 Verkenningen en planstudies.....	91
4. Verkeersmanagement en wegenstructuur.....	93
4.1 Projecten in de realisatiefase.....	93
4.2 Projecten in de uitwerkingsfase.....	94
4.3 Verkenningen en planstudies.....	96
5. Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid.....	98
5.1 Fiets	98
5.2 Ketenmobiliteit	100
5.3 Verkeersveiligheid	100
5.4 Duurzame mobiliteit	100
6. Beter Benutten	101
6.1 Beter Benutten Vervolg (SGH).....	101
6.2 Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg (SR).....	102
7. Quick Wins.....	102
Bijlagen.....	103
Bijlage A: Financieel overzicht IPVa 2017 t/m 2027	104
Bijlage B1 Grote projecten.....	105
Bijlage B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger	106
Bijlage B3 Aanmeldingen	111
Bijlage B4 Afgesloten projecten 2016	118
Bijlage C Projectenlijsten Beter Benutten Vervolg.....	122
Bijlage D Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid	124
Bijlage E Afkortingenlijst	126

1. Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 *De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2018*

De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voert de verkeer- en vervoerstaken binnen de Metropoolregio uit, waaronder het ontwikkelen van beleid en het realiseren en subsidiëren van investeringsmaatregelen binnen de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer.

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is de concrete uitwerking van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Het IPVa 2018 is de eerste volledige samenvoeging van de investeringen van de Vervoersautoriteit in de gehele regio.

Het IPVa beschrijft waar de beschikbare financiën aan worden besteed qua investeringen. Voor het bepalen van de investeringsmaatregelen worden de 23 gemeenten, de provincie Zuid-Holland en andere betrokken partijen geconsulteerd. Voor de investeringen voor het openbaar vervoer zijn de interne projectleiders van de MRDH benaderd. De opgave daarbij was om de investeringslijst te verifiëren en actualiseren en een beeld te geven van de status van verkenningen en planstudies.

Per 1 januari 2018 wordt de nieuwe subsidieverordening met uitvoeringsregeling van kracht. De aangemelde melden projecten worden getoetst aan de nieuwe verordening met betrekking tot de te behalen doelstellingen. Voor kleine projecten (subsidies lager dan € 5 miljoen) is een jaarlijks budget beschikbaar waarvan de omvang jaarlijks door het algemeen bestuur wordt vastgesteld, en met besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit wordt gevuld met projecten. Voor 2018 is een budget van € 30 miljoen beschikbaar voor kleine projecten. Grote projecten worden via een verkenningfase en planvormingsfase in het IPVa gebracht.

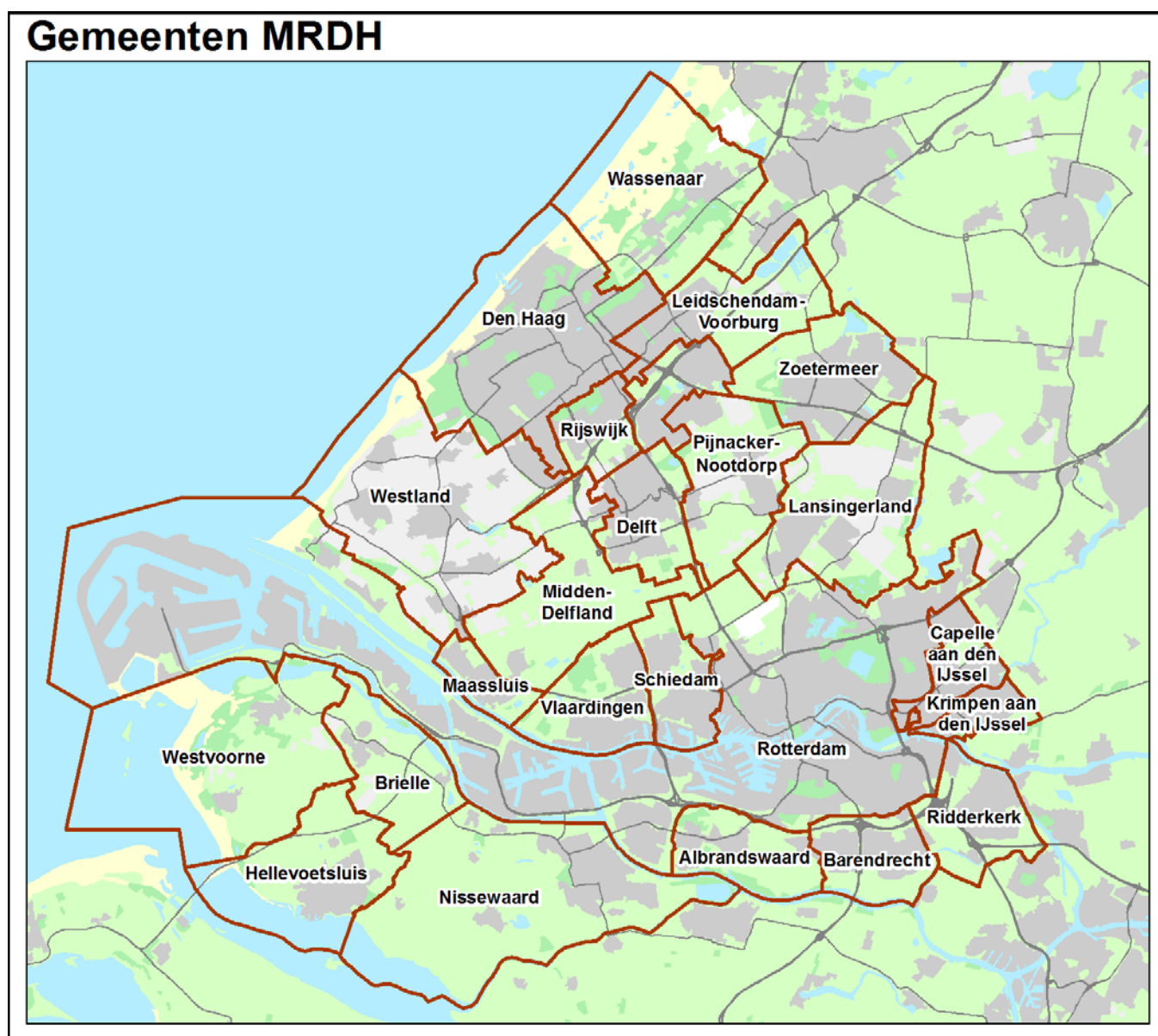
In de hoofdstukken 3 en 4 zijn de grote OV- en wegenprojecten omschreven. De kleine(re) projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa beperkt in omvang en leesbaar blijft. De investeringen voor fietsvoorzieningen, verkeersveiligheid en ketenmobiliteit zijn over het algemeen wat kleiner van omvang en zijn in de vorm van een kwalitatieve omschrijving in hoofdstuk 5 opgenomen.

In hoofdstuk 6 vindt u de beschrijving van wat het Rijk, de regio en het bedrijfsleven samen voorstaan om de bereikbaarheid van de regio over weg, water en spoor op peil te houden en te verbeteren in het kader van Beter Benutten. We verminderen de files op de drukste punten en realiseren reistijdverbetering van deur tot deur in de spits in die drukste gebieden. Daarnaast ligt de nadruk in het programma vooral op maatregelen die reizigers in staat stellen op een slimme manier snel op de plek van bestemming te komen en op een aantal belangrijke thema's zoals fiets, logistiek en spitsmijden.

Hoofdstuk 7 beschrijft kort de afronding van het samenwerkingsprogramma Quick-Wins.

1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit

De geografische grenzen en gemeenten zijn op onderstaand kaartje aangegeven.



1.3 Beleidskaders van de Vervoersautoriteit

Het verkeer- en vervoersbeleid van de Metropoolregio heeft als belangrijkste doel het garanderen van de bereikbaarheid van de regio. Een goede bereikbaarheid is immers een voorwaarde voor een voorspoedige ruimtelijke en economische ontwikkeling.

De verwachting is dat de mobiliteit de komende decennia blijft groeien. In combinatie met de ambitie om kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus te creëren, vraagt dat om de inzet van een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem. Een dergelijk mobiliteitssysteem kent twee pijlers:

1. een robuust en veilig verkeersnetwerk met een zo optimaal mogelijke benutting;
2. een hoogwaardig openbaar vervoer en verdere stedelijke ontwikkeling zoveel mogelijk rond de knooppunten van het openbaar vervoer.

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn geen doelen op zich, maar zijn randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de Metropoolregio. Om te bepalen welke opgaven er liggen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid in de Metropoolregio beginnen we daarom bij de doelen op het gebied van economie, ruimte, milieu en welzijn, zoals opgenomen in de [UAB](#)

[Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag](#)". Op basis van de hieronder beknopt omschreven doelen is bepaald wat de opgaven zijn voor een succesvol verkeer- en vervoerssysteem. De nadere concretisering daarvan is terug te vinden in de vastgestelde Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.

De hoofddoelen in deze Uitvoeringsagenda zijn:

Concurrerende economie door het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van onze economische kerngebieden. Concurrentie vindt in toenemende mate plaats tussen stedelijke regio's. Deze bieden toegang tot werk, creativiteit, sociale contacten et cetera. Door onze economische kerngebieden voor mensen en goederen binnen een betrouwbare en aanvaardbare reistijd bereikbaar te maken, ontstaan er meer kansen voor agglomeratievoordelen en verbetert de concurrentiekracht van de regio.

Kwaliteit van plekken verhogen door de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van internationaal concurrerende plekken en de kwaliteit van andere woon- en werklocaties te verbeteren. Mensen en banen trekken in toenemende mate naar de stad. Ze zijn op zoek naar woon-, werk en interactiemilieus die niet alleen bereikbaar, maar ook aantrekkelijk zijn. Dit betekent per plek zoeken naar de juiste balans tussen het beter bereikbaar maken of houden van de plek en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit.

Vergroten van kansen voor mensen door te zorgen dat ze toegang hebben tot werk en voorzieningen binnen een aanvaardbare reistijd en tegen een redelijke prijs. Iedereen krijgt zoveel mogelijk kansen om zich te ontplooiën, zowel in economisch als maatschappelijk opzicht. Voor toegang tot werk en voorzieningen is betaalbare bereikbaarheid een belangrijke basisvoorwaarde.

De duurzame regio door een meer toekomstvast, schoner, stiller en zuiniger vervoerssysteem. Er is een sterke noodzaak om te verduurzamen om een klimaat- en energiecrisis af te wenden. Mobiliteit blijft op dit moment achter bij andere sectoren als men kijkt naar verduurzaming. Innovatie op dit gebied biedt economische kansen. Er is veel onzekerheid over de ontwikkeling van de mobiliteit en het tempo waarin mobiliteit moet verduurzamen. Het is belangrijk om op zoek te gaan naar robuuste investeringen en maatregelen die daarmee rekening houden.

Efficiënt en Rendabel omgaan met middelen door optimaal gebruik te maken van het beschikbare vervoerssysteem en de ruimte daaromheen. De budgetten voor investeringen in infrastructuur nemen af, terwijl de kosten voor beheer en onderhoud toenemen. Dat betekent minder geld voor uitbreiding van 'harde' infrastructuur, maar ondertussen nemen de mogelijkheden om met nieuwe technieken de bestaande infrastructuur beter te benutten snel toe. Slim gebruik maken van de bestaande infrastructuur betekent ook inzetten op transformatie en intensivering van het ruimtegebruik in onze steden rondom het openbaar vervoer, waardoor we afstanden verkorten en bovendien de ruimtes tussen onze steden open houden.

De leidraad om de bereikbaarheidsdoelen om te zetten in concrete maatregelen met het daarbij behorende toetsingskader:

Bereikbaarheidsdoel	Top-eis	Ambitie 2025 t.o.v. 2016
Concurrerende economie	Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken	+ 10% voor de tien belangrijkste locaties
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken	+ 10% voor 90% van de woongebieden
Kwaliteit van plekken	gebruikswaardering van stedenbaanknopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen
Duurzame regio	Uitstootreductie vervoerssysteem	- 30% voor het gehele vervoerssysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- en exploitatie- lasten OV	- 10% voor het gehele vervoerssysteem

In het UAB is een pakket aan maatregelen voorgesteld voor de periode 2016-2025, verdeeld over beleidsvelden en projecten. De voor het IPVa relevante projecten van de UAB zijn geactualiseerd naar de stand per januari 2017 op status/fasering. In bijlage D is deze lijst opgenomen.

1.4 *Uitgangspunten en randvoorwaarden*

Naast de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, heeft het IPVa een basis in de subsidieverordening en uitvoeringsregeling MRDH 2018. Het IPVa vormt één van de onderleggers voor het Regionaal Investeringsprogramma.

1.5 *Harmonisatie van de investeringsprogramma's*

Wat we willen bereiken is dat het IPVa inzicht geeft in de belangrijkste projecten en de relevante wijzigingen. We houden het leesbaar door ons in de tekst te beperken tot de hoofdlijnen. In de bijlagen worden de investeringen en bestedingen gedetailleerder weergegeven.

De exploitatiekosten openbaar vervoer, beheer- en onderhoudskosten, jaarlijkse bijdragen aan gelieerde partijen en apparaatslasten worden betaald vanuit de BDU-gelden, maar zijn geen projectmatige investeringen. Om die reden zijn deze niet opgenomen in het IPVa.

Om te bepalen of er over een looptijd van tien jaar voldoende middelen voorhanden zijn om alle kosten te dekken, wordt in de begroting een aanname gedaan voor het aandeel kleine projecten.

Voor de gehele regio hanteren we voor 2018 een budget van € 30 miljoen voor kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidie kleiner dan € 5 miljoen. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en klein OV (bijvoorbeeld haltetoegankelijkheid) komen. Er zijn binnen dit budget geen schotten. In het budget zijn ook de reserveringen begrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden opgedragen.

Binnen de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van IenM in het kader van Beter Benutten, of bijdragen van mede-overheden. In dit IPVa zal dat alleen zichtbaar zijn wanneer dit relevant is voor de betreffende subsidies. Afgeronde subsidieprogramma's waar voor nieuwe projecten geen subsidie meer beschikbaar is, worden dan ook niet meer vermeld.

In dit investeringsprogramma zijn de bedragen voor verkenningen en planstudies van infrastructurele projecten niet meer genoemd. Voor de fasering houden we aan:

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

Planstudies: Na een afgeronde verkenning is een potentiële oplossing voorhanden. De effecten en kosten zijn indicatief bekend, maar er is nog geen dekking. De planning heeft een bandbreedte van enige jaren en er is nog geen aangewezen projectorganisatie.

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

Realisatiefase: Het project is getoetst en (bijna) beschikt conform de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend.

Vaststelling: Het project is afgerond en de eindafrekening wordt ingediend. De Vervoersautoriteit verzorgt de financiële vaststelling.

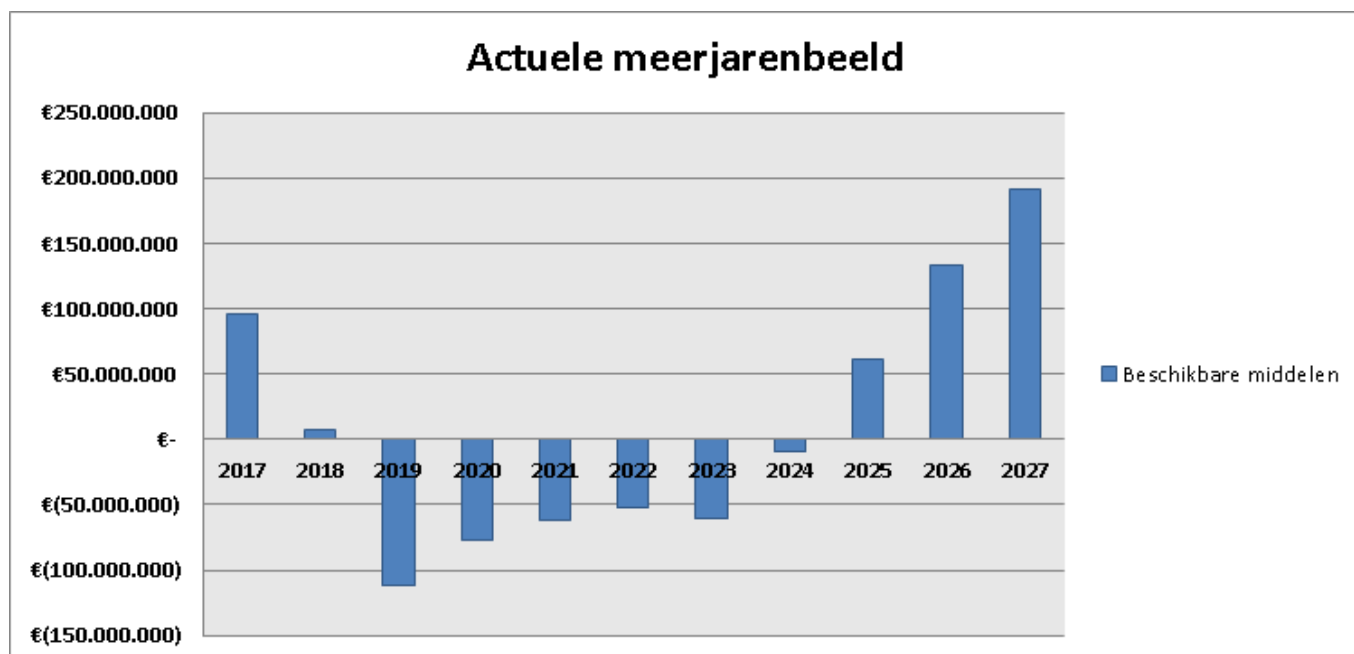
2. Financiële samenvatting

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Rijksbijdrage, de zogenaamde Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke Rijksbijdragen, zoals gelden voor Beter Benutten Vervolg en het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer en de afronding van Quick Wins, welke integraal onderdeel zijn van de BDU. De inwonerbijdrage zoals de gemeenten in de regio Haaglanden die betaalden, vervalt per 1 januari 2018.

Voor het IPVa 2018 passen we de volgende randvoorwaarden toe:

- er is geen inwonerbijdrage meer vanuit de Haaglanden-gemeenten (voorheen geraamd t/m 2024);
- het programma Gemeentelijke Projecten eindigt per 31 december 2017. Lopende beschikkingen worden conform de oude verordening vastgesteld;
- binnen het jaarlijkse budget voor kleine projecten is er geen aparte oormerking voor fiets- en ketenmobiliteit, educatie, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur en openbaar vervoer;
- de prognose voor beleid en studie is geactualiseerd; de apparaatslasten zijn conform de in deze begroting 2018 opgenomen cijfers;
- over een periode van tien jaar moet het saldo van de inkomsten en de uitgaven positief sluiten;
- door de jaren heen kan er tijdelijk sprake zijn van overbesteding. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, onder de restrictie van een positief saldo binnen tien jaar;
- de grens tussen grote en kleine projecten ligt op € 5 miljoen subsidie.

In de volgende grafiek is het cumulatieve meerjarenbeeld voor de gehele MRDH van 2017 tot en met 2027 weergegeven. De beschikbare ruimte voor investeringen in Verkeer en OV is vanaf 2019 tot en met 2024 negatief.



Hieronder staat een overzicht van de inkomsten en bestedingen in tabelvorm weergegeven. De tabellen geven de geactualiseerde raming 2017, de begroting 2018 en het meerjarenbeeld 2019 -2021 weer.

Meerjarenoverzicht geraamde inkomsten en bestedingen					
	2017	2018	2019	2020	2021
Beginstand	431.717.456	96.325.075	7.486.462	-111.002.391	-76.754.022
Inkomsten	507.844.860	561.581.979	521.428.533	520.689.733	515.555.934
Beschikbaar budget	939.562.316	657.907.054	528.914.995	409.687.342	438.801.912
Apparaatslasten	9.287.600	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500
Beleid en programmering Verkeer	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Beleid en programmering OV	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000
OV exploitatie + B&O	406.981.159	377.934.415	368.379.584	367.560.629	363.168.345
OV netwerk	245.264.834	107.905.515	122.306.737	26.525.702	15.300.000
Verkeer	172.003.648	145.998.162	130.648.565	73.772.533	103.467.407
Uitgaven	843.237.241	650.420.592	639.917.386	486.441.364	500.518.252
Endstand	96.325.075	7.486.462	-111.002.391	-76.754.022	-61.716.340

3. Openbaar Vervoer

Eén van de ambities van de MRDH is een leefbare woon- en werkomgeving met een krachtige economie. Hiervoor is bereikbaarheid en dus een sterk en betrouwbaar openbaar vervoernetwerk belangrijk. Een netwerk dat ruimte biedt aan alle reizigers. Nu én straks. Daarom werkt de MRDH met alle partners in de regio samen aan het openbaar vervoer van de toekomst. De inzet van moderne en ruimere trams, comfortabele haltes en actuele reisinformatie wordt de komende jaren verder doorgevoerd.

De geïntegreerde aanpak van mobiliteit en verstedelijking richt zich ook op de Stedenbaanstations langs de spoorlijnen en wordt uitgebreid naar het totale hoogwaardig openbaarvervoersysteem in de Zuidvleugel en de Randstad: **R-net**.

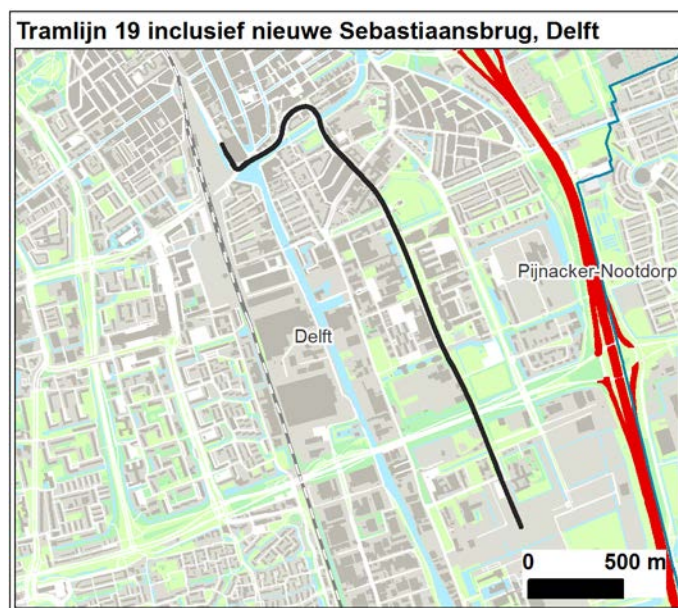
We zien een groei in het gebruik van met name het hoogwaardige openbaar vervoer (sterke tram- en metrolijnen). De investeringen van de MRDH zullen vooral gericht zijn op uitbreiding van het netwerk en het versterken van het bestaande netwerk. De vervoercapaciteit wordt uitgebreid om de stijgende vervoervraag te faciliteren en er worden maatregelen genomen om de reistijd te verlagen en de kwaliteit van de reis te verbeteren.

Dit hoofdstuk beschrijft de grootste of meest in het oog springende projecten binnen de MRDH op het gebied van Openbaar Vervoer. De omvang van investeringen en subsidies in 2018 is € 272 miljoen.

3.1 Projecten in de realisatiefase

Tramlijn 19 Delft

De aanpassingen aan tramlijn 19 hebben de komende jaren alleen nog betrekking op het tracé in Delft. Ter hoogte van de spoortunnel wordt het tramspoor op een definitieve locatie gelegd. De Sebastiaansbrug moet worden vervangen en tegelijkertijd geschikt worden gemaakt voor tramverkeer. Daarna kan aansluiting plaatsvinden op het al aangelegde tramspoor in de TU-campus in Delft.



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Metropoolregio	542	2.667	3.335	5.726	

Inframaatregelen Netwerk RandstadRail en Actieprogramma Regionaal OV (Den Haag en omgeving)

Netwerk RandstadRail (NRR) heeft als doel door middel van een samenhangend pakket aan maatregelen bij te dragen aan een zeer goede OV-bereikbaarheid in de regio Den Haag. De opgave is om het gebruik van openbaar vervoer met 40% te laten groeien tot 2020. Deze reizigersgroei is mogelijk door onder meer de inzet van nieuw, breder trammaterieel.

Het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) heeft als doel het OV sneller te maken door knelpunten weg te nemen of trajecten te stroomlijnen. NRR en AROV zijn met elkaar verweven.

De haltes van lijn 2 zijn gereed gemaakt voor dat bredere materieel en hebben een comfortabele inrichting en actuele reisinformatie gekregen. De werkzaamheden aan de haltes van de lijnen 9, 11 en 17 zijn nog onderhanden. Ook de maatregelen die te nemen zijn aan lijn 1 vallen t.z.t. onder Netwerk RandstadRail. Het grootste deel van de projecten ligt binnen de gemeente Den Haag, daarom is er met de gemeente en HTM een structurele samenwerking voor al deze projecten ingericht. Voor de projecten in andere gemeenten worden per project keuzes gemaakt over de samenwerkingsvorm. De nog resterende investering van NRR bedraagt € 31 miljoen, dat van AROV € 63 miljoen.

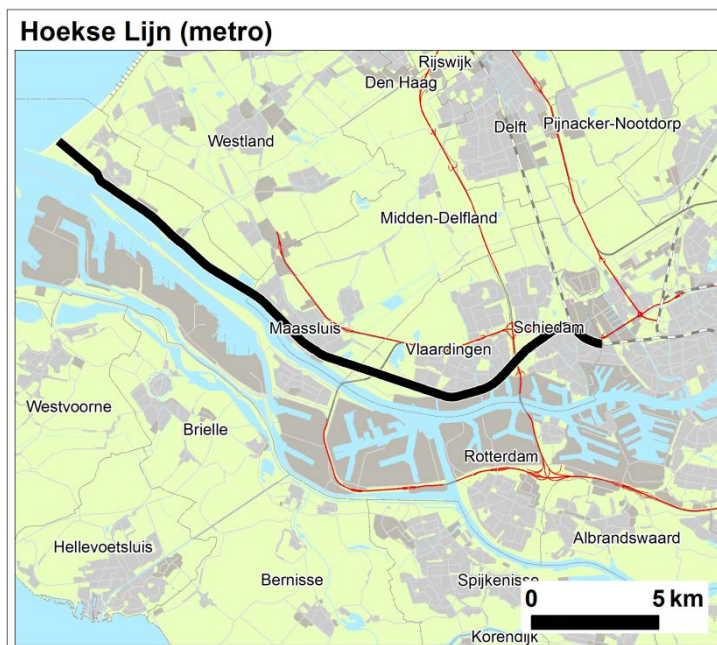
Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Diversen	37.312	31.546	25.828	0	0

Hoekse Lijn (Noordoever van de Maas)

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

In Schiedam sluit de Hoekse Lijn aan op metrolijn B naar Nesseland. Door de koppeling aan het Rotterdamse metronet wordt het hart van Rotterdam via de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis verbonden met het strand van Hoek van Holland. Na de ombouw stijgt naar verwachting het aantal reizigers op de Hoekse Lijn met circa 40%. De totale investering bedraagt € 325 miljoen.

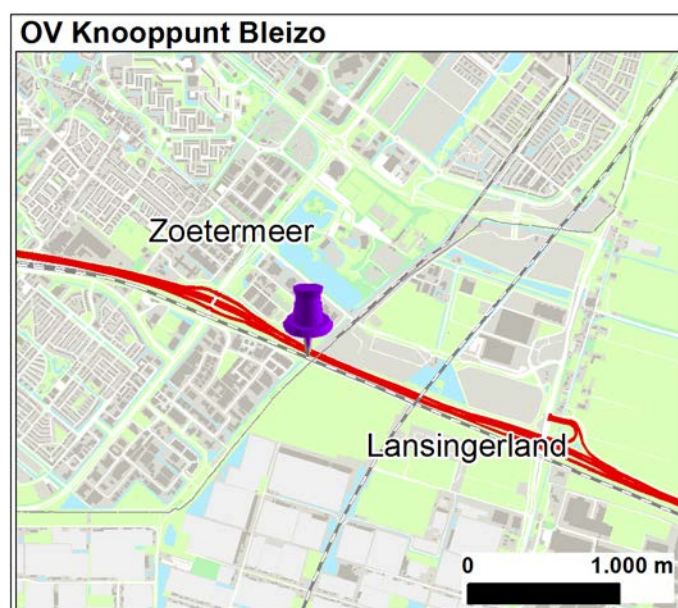


Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
MRDH	162.700	43.500	28.326	0	0

Bleizo (gemeente Lansingerland)

Sinds enkele jaren wordt gewerkt aan de totstandkoming van station Bleizo, een nieuw NS-station op de spoorlijn Den Haag - Gouda - Utrecht op de grens van de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland als onderdeel van de nieuwe vervoersknoep. Hier komen trein, RandstadRail, buslijnen, fietspaden, een P+R en fietsparkeren op een hoogwaardig knooppunt bij elkaar. Dit biedt grote kansen voor ruimtelijke ontwikkeling. De aanbesteding is in 2016 en de oplevering voorzien we eind 2018. De totale investering bedraagt € 56,8 miljoen. Daarnaast betaalt de MRDH een eenmalig bedrag van ruim € 5,5 miljoen aan de NS inzake haltering.

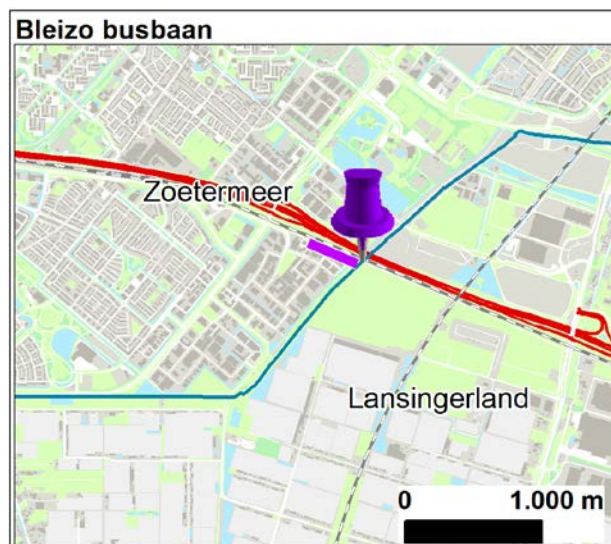


Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Vervoersknoep Bleizo	25.000	19.000	3.980	0	0

Bleizo Hoogwaardig Openbaar Vervoer-baan (Zoetermeer/Lansingerland)

Station Bleizo opent eind 2018. Het is een belangrijke vervoersknoop, maar de businfrastructuur sluit er nog niet op aan. Aan de zuidzijde is een nieuwe verbinding nodig tussen de ZoRo busbaan, station Bleizo en de Zilverstraat in Zoetermeer. Deze verbinding moet geschikt zijn voor hoogwaardig openbaar vervoer en zal worden aangelegd als vrije busbaan. De oplevering moet gelijktijdig zijn met de ingebruikname van station Bleizo. De kosten worden geraamd op € 2,9 miljoen.



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Vervoersknoop Bleizo	0	2.900	0	0	0

Busplatform Den Haag CS

Het busplatform van Centraal Station wordt vernieuwd. De nieuwe inrichting wordt overzichtelijker en de looproutes korter. Ook past de nieuwe overkapping van het busplatform beter bij de nieuwe OV-terminal.

Het nieuwe busplatform krijgt 10 instapperrons. Deze liggen tegenover de nieuwe wachtruimte voor busreizigers die in de OV terminal komt. De wachtende busreiziger kan de bussen goed overzien vanuit de wachtruimte en de loopafstanden tussen de wachtruimte en de perrons worden korter. Ook krijgt het busplatform een nieuwe overkapping. Verder wordt het busplatform zo ingericht, dat busreizigers zo veel mogelijk afgeschermd zijn tegen wind en regen en komt er een vernieuwd 'paviljoen' met voorzieningen voor touringcar reizigers en buschauffeurs.

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Den Haag	3.625	3.625	0	0	0

3.2 Uitwerkingsfase

Tramlijn 1 Scheveningen-Delft

Tramlijn 1 maakt deel uit van het Netwerk RandstadRail (NRR). De lijn verbindt de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Delft en wordt aangepast en geschikt gemaakt voor RandstadRail-materieel. De werkzaamheden zijn gericht op het aanpassen van de perrons voor breed materieel, het opheffen van conflicten in het profiel van vrije ruimte en het verbeteren van de halte-toegankelijkheid. Vanwege de omvang is het project opgeknipt in een deel Den Haag en een deel Delft en Rijswijk. In 2015 is € 15 miljoen aan gereserveerde middelen gestort in het fonds Werelds Netwerk Aan



Zee van de gemeente Den Haag. Voor het gedeelte Delft en Rijswijk is er in het geheel nog geen dekking. De totale investering wordt geraamd op € 40 miljoen.

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Metropoolregio	0	0	PM	0	0

Hart van Zuid (gemeente Rotterdam)

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



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Rotterdam/MRDH	0	0	6.000	6.000	0

3.3 Verkenningen en planstudies

Netwerkstudies:

schaalsprong OV Den Haag 2040, OV plan Rotterdam en RandstadRail Oostland

Het openbaar vervoer in Rotterdam en Den Haag kent een goede oppervlakte dekking. Het voldoet momenteel goed voor stedelijke verplaatsingen, maar is wel traag. In het Oostland is het netwerk voor RandstadRail nog niet sluitend. Met de voorziene inwonersaanwas en de ambitie om de reisafstand tussen wonen en werken binnen de regio te beperken tot drie kwartier, moet een verkenning worden gemaakt van de te nemen maatregelen voor de OV-infrastructuur. De belangrijke onderzoeksonderwerpen zijn: de groei van passagiers door inwonersaanwas en door het verschuiven van auto naar OV, een goede bereikbaarheid van de economische toplocaties, en snellere verbindingen tussen wonen en werken. Dit alles onder het oogmerk dat de beschikbare financiën voor exploitatie, beheer en onderhoud onder druk staan.

De verkenningen worden in de tweede helft van 2017 opgeleverd.

Verkenning HOV Westland

Een verkenning naar hoogwaardig openbaar vervoer op de corridor Den Haag - Westland - Rotterdam. De provincie Zuid-Holland onderzoekt mogelijkheden vanuit haar wegbeheerdersrol en haar expertise op het gebied van R-net, de Vervoersautoriteit vanuit de wettelijke rol als concessieverlener.

Tramlijn naar Norfolkterrein Scheveningen

Van 2016 tot 2022 wordt in Scheveningen Haven, vooral op het voormalige Norfolk-terrein, woningen, winkels en bedrijfsruimten gebouwd. Dit gebied moet in de toekomst ook goed bereikbaar zijn. Daarom onderzoekt de gemeente de mogelijkheid van een nieuwe tramverbinding naar Scheveningen Haven.

Aansluiting 4-sporigheid Schiedam

De aansluiting van 4 sporen bij Schiedam betreft rijksinfrastructuur, bereden door de NS in een rijksconcessie. Met (een MRDH-bijdrage aan) de werkzaamheden wordt beoogd:

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

Planstudie samenloopdeel RandstadRail en uitloopspoor

Het aantal reizigers op de RandstadRail groeit snel. Zowel de lijnen naar Zoetermeer (RandstadRail lijn 3 en 4) als de metro naar Rotterdam (de E-lijn), worden boven verwachting gebruikt.

Er ontstaan op dit moment capaciteitsproblemen op metrolijn E in de ochtendspits tussen halte Rodenrijs en Rotterdam CS. Met de verwachte groei van het gebruik van RandstadRail komt de noodzaak om de capaciteit van RandstadRail uit te breiden.

Deze uitbreiding stuit echter op de beperking van de capaciteit van de infrastructuur. Het spoor tussen de haltes Laan van NOI en Leidschenveen wordt nu door zowel de tramlijnen naar Zoetermeer als naar Rotterdam gebruikt, het zogenaamde samenloopdeel.

Uit de planstudie moet volgen welke mogelijkheden er zijn om toch de vervoerscapaciteit uit te breiden, zowel op korte termijn als op lange termijn.

4. Verkeersmanagement en wegenstructuur

De verwachting is dat de mobiliteit de komende decennia blijft groeien. In combinatie met de ambitie van hoogwaardige woon- en werkmilieus, vraagt dat om inzet op een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem. Een robuust, veilig en optimaal benut verkeersnetwerk is daarvoor een onmisbare pijler. De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid benoemt concrete projecten die bijdragen aan een duurzaam concurrerende, bereikbare, veilige en leefbare regio.

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

Dit hoofdstuk beschrijft de grootste of meest in het oog springende projecten binnen de MRDH op het gebied van verkeersmanagement en wegenstructuur. Voor 2018 zijn de investeringen en subsidies geraamd op € 184 miljoen.

4.1 Projecten in de realisatiefase

Rotterdamsebaan (Rijswijk, Den Haag)

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

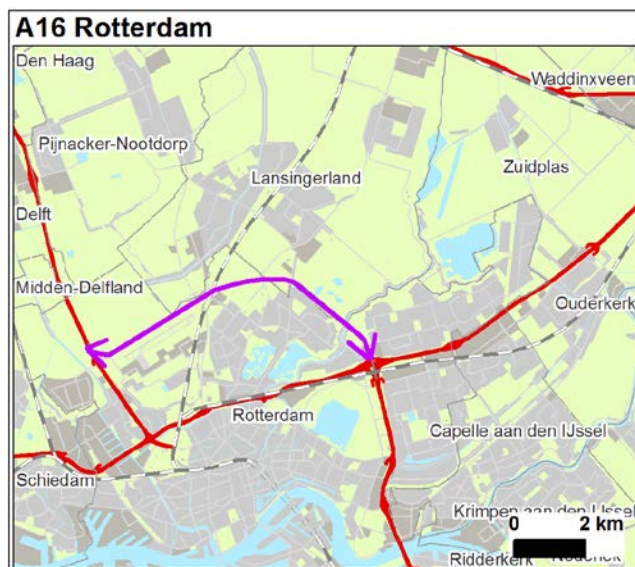


Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Den Haag	6.017	94.056	68.373	43.373	156.674

A16 Rotterdam (Rotterdam/ Lansingerland)

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



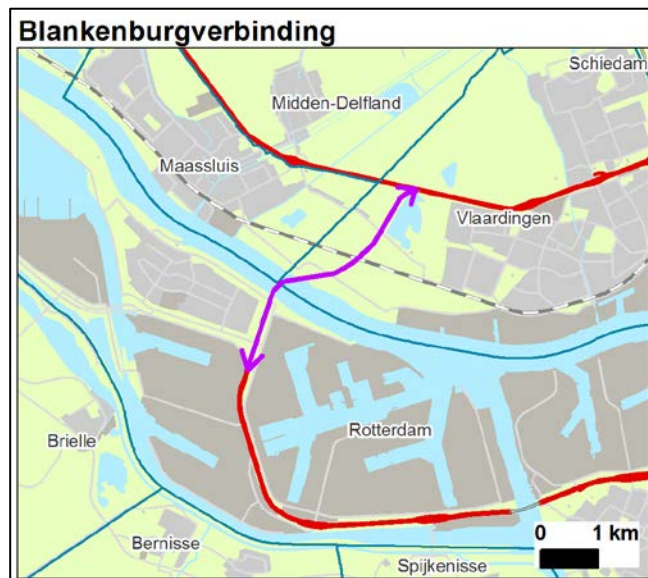
gedeelte ontlast. De MRDH stelt in totaal € 64 miljoen beschikbaar voor extra maatregelen ten behoeve van een goede inpassing van de weg, waaronder een akoestisch landschap, de tunnel op maaiveld en een recreaduct.

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
RWS	64.035	0	0	0	0

Spoorkruising Marathonweg (Vlaardingen)

De Blankenburgtunnel wordt de nieuwe verbinding onder de Nieuwe Waterweg tussen de A15 bij Rozenburg en de A20 ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De regionale partijen hebben een Kwaliteitsprogramma opgesteld, dat de impact van de weg beperkt door verbetering van groen, recreatie, waterkwaliteit, natuur, het tegengaan van geluidsoverlast en het verbeteren van het onderliggend wegennet. Dit Kwaliteitsprogramma wordt betaald uit de € 25,4 miljoen euro van de motie Kuiken, aangevuld met middelen van de regionale partijen. Van dit bedrag draagt de MRDH voor € 5,45 miljoen bij aan de ongelijkvloerse kruising Marathonweg.



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Vlaardingen	5.450	0	0	0	0

4.2 Projecten in de uitwerkingsfase

H6-weg (Hoek van Holland)

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

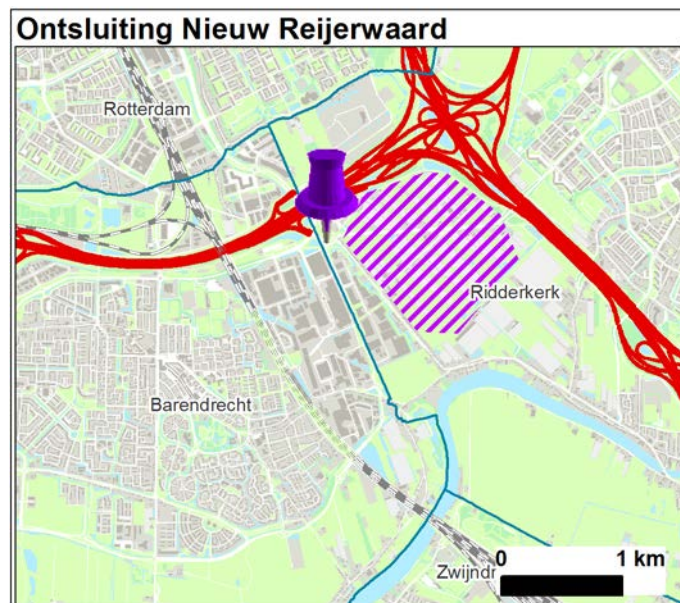


Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Gemeente Rotterdam	0	4.300	4.300	0	0

Nieuw Reijerwaard (Ridderkerk)

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



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
GR Nieuw Reijerwaard	0	5.250	0	0	0

Reconstructie kruispunt N222/ N466 en verbreden Veilingroute bij FloraHolland (Westland)

Met deze aanpassing verbetert de doorstroming van met name het goederenvervoer. De provincie Zuid-Holland is de initiatiefnemer.



Noordwestelijke hoofdroute Den Haag



Noordwestelijke hoofdroute Den Haag

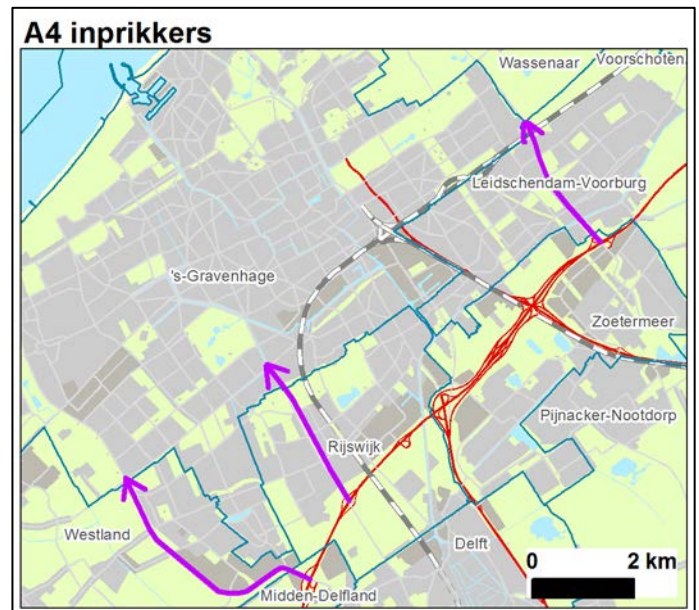
De hoofdroute tussen Ockenburg en Madurodam, parallel aan de kust, is zwaar belast. Met een grote hoeveelheid aan kruisingen is de verkeersveiligheid niet optimaal. De gemeente Den Haag wil deze hoofdroute herinrichten om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te verbeteren, waarbij de functionaliteit van kruisend openbaar vervoer niet aangetast wordt.

4.3 Verkenningen en planstudies

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

In de MIRT-verkenning Haaglanden is vastgesteld dat de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers essentiële schakels zijn in het netwerk van de Zuidvleugel en van belang voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in dit deel van de regio. De maatregelen uit dat pakket worden tot 2028 uitgevoerd. Het ministerie van IenM betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief het vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen Beatrixlaan en Den Hoorn en aanpassingen aan de N14. De provincie Zuid-Holland neemt maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute. Realisatie vindt plaats voor 2020.

De Metropoolregio, gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg. Voor het ongelijkvloers maken van de kruisingen Prinses Beatrixlaan/Admiraal Helfrichsingel en Winston Churchilllaan draagt het ministerie 1/3 van de kosten. De Metropoolregio en regionale partijen betalen het overige deel. Voor de voorbereidingskosten heeft de MRDH € 2.159.000 gereserveerd. De uitvoering van deze projecten is voorzien na 2020.



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Den Haag, Rijswijk, RWS	0	0	0	0	65.208



Verbetering van de verkeersafwikkeling aansluitingen bij de A12 te Zoetermeer

Bij deze genoemde aansluitingen moet in de verre toekomst rekening worden gehouden met maatregelen voor afwikkeling van het verkeer. De gemeente Zoetermeer is de initiatiefnemer.

Nieuwe oeververbinding regionaal verkeer (Rotterdam)

Het concentreren van verkeer op het hoofdwegennet is eindig. De stroom verkeer op bijvoorbeeld de Brienenoord-corridor is al zo groot, dat uitbreiding van de capaciteit op dezelfde bundel technisch en financieel niet realistisch is. In een verkenning is gekeken naar de gevolgen van nieuwe (oever)verbindingen voor een verbetering van de doorstroming en leefbaarheid op het gehele onderliggend wegennet. Het gaat hierbij om de verbindingen die in het kader van het project Rotterdam VooRuit naar voren zijn gekomen. Een nieuwe verbinding betekent tevens een nieuwe oriëntatie en daarmee meer mogelijkheden voor de groei van de netwerkstad. In het najaar 2017 kan gezamenlijk met de afronding van het MIRT-onderzoek, met inachtneming van de geactualiseerde NMCA (2017) en de verdere invulling van het programma Zuidelijke Randstad besluitvorming over een volgende stap plaatsvinden

N44 Wassenaar

De gemeente Wassenaar start een verkenning naar de doorstroming van en leefbaarheid rond de A44/N44. Hierbij zijn in ieder geval het traject van het kruispunt Den Deijl tot de kruising Deijlerweg, en de kruising met de Van der Oudermeulenlaan aan de orde. De resultaten van de verkenning komen in de loop van 2017/2018 ter tafel.

Programma Aansluitingen Hoofdwegennet/Onderliggend wegennet (HWN/OWN)

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

De besluitvorming hierover vindt plaats in het BO-MIRT in het najaar van 2017. Dan wordt duidelijk wat de vervolggaven voor 2018 worden.

Zuidelijke Randweg Den Haag

In het verlengde van de planstudie naar de ongelijkvloerse kruising Erasmusweg/Lozerlaan, start de gemeente Den Haag een verkenning naar het verbeteren van de doorstroming op de Zuidelijke Randweg tot en met de kruising Kijkduinsestraat/Machiel Vrijenhoeklaan (Noordwestelijke Hoofdroute), waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden via de A4-N211, waaronder Scheveningen Haven. Uitgangspunt is dat de maatregelen uit het bestuursakkoord A4 Passage en Poorten & Inprikkers als gerealiseerd zijn verondersteld. De resultaten van de verkenning komen in de loop van 2017. Dan wordt ook duidelijk wat de vervolggave is en de regionale betrokkenheid daarbij.

MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag

De regio Rotterdam-Den Haag wordt steeds drukker. Als er niets verandert, ontstaan in de toekomst problemen met de doorstroming op de wegen en met stedelijk openbaar vervoer. Er staan de komende jaren veel nieuwe projecten op de rol: A4 Delft-Schiedam (is al open), Hoogfrequent spoorvervoer Den Haag-Rotterdam-Eindhoven, A13/A16 Rotterdam, A4 bij Den Haag en de Blankenburgverbinding. Maar dat is niet voldoende. Daarom is in 2015 een onderzoek gestart vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Daarin wordt bereikbaarheid niet als afzonderlijk vraagstuk behandeld. Er wordt gekeken naar de onderlinge samenhang met ambities en opgaven op het gebied van wonen, werken, natuur, ruimtelijke kwaliteit en economie. We werken in het MIRT-onderzoek op basis van gelijkwaardigheid samen met overheden, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen.

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

5. Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid

De fiets draagt bij aan drie van de vijf doelen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid: de kwaliteit van plekken, kansen voor mensen en de duurzame regio. Een aanzienlijk deel van de verplaatsingen in de metropoolregio is met de fiets: gemiddeld gaat het om een kwart van alle verplaatsingen. Het fietsgebruik groeit, met name in de steden. De opkomst van de e-fiets en de speed pedelec creëren nieuwe mogelijkheden; het gebruik hiervan leidt tot (langere) fietsafstanden tot 15 kilometer. Snelle fietsroutes vergroten de fietsbereikbaarheid tussen delen van de regio en ontsluiten op die manier extra arbeidsplaatsen. Het fietsnetwerk moet hiermee in de pas lopen. Dit alles betekent dat op metropolitaan niveau het fietsnetwerk moet worden versterkt. Verder kan de fiets bijdragen aan de bevordering van de toegankelijkheid van recreatiegebieden.

Door voetgangers en fietsers centraal te stellen bij de inrichting van belangrijke centra en knooppunten kunnen we de verblijfskwaliteit van zulke plekken verbeteren. De “duurzame regio” zet in op de fiets in en tussen de steden door verbetering van de voorzieningen voor de fiets. De fiets krijgt ook een primaire rol in het voor- en natransport, zodat het aantrekkelijker wordt om te voet en op de fiets naar de dichtstbijzijnde OV-halte te gaan. Zo beperken we (de groei van) het autogebruik in het voor- en natransport. Er wordt ingezet op een *modal shift* van auto naar fiets en OV.

De ketenmobiliteit draagt bij aan de doelstelling van de concurrerende economie. Snellere verbindingen in de regio bieden meer kansen op werk. De fiets vervult daarin in eerste instantie een rol in het voor- en natransport voor het OV. Er is meer aandacht nodig voor fietsparkeren en de aansluiting van de fietsinfrastructuur op OV.

5.1 Fiets

De fiets is een belangrijke vorm van voor- en natransport (samen met lopen). De fiets biedt reizigers een zelfstandige vorm van lokale, interlokale en soms regionale bereikbaarheid. De fiets wordt naast het woon-werkverkeer natuurlijk ook gebruikt voor recreatie.

De UAB definieert een regionaal basisnetwerk dat zou moeten voldoen aan de CROW-eisen. Een deel van dat netwerk is gericht op de ontsluiting van de metropolitane economische locaties. Snelle fietsroutes verbinden deze economische kerngebieden met andere delen van de regio. Aan deze routes worden hoge kwaliteitseisen gesteld op het vlak van herkenbaarheid, continuïteit, comfort, snelheid, belevingswaarde en verkeersveiligheid. Snelle fietsroutes worden belangrijker door onder andere de opkomst van de e-bike en de speed pedelec. In 2017 wordt de ligging van deze routes bepaald en wordt gestart met de uitwerking.

In het lopende programma van Beter Benutten Vervolg zijn de volgende snelle fietsroutes opgenomen:

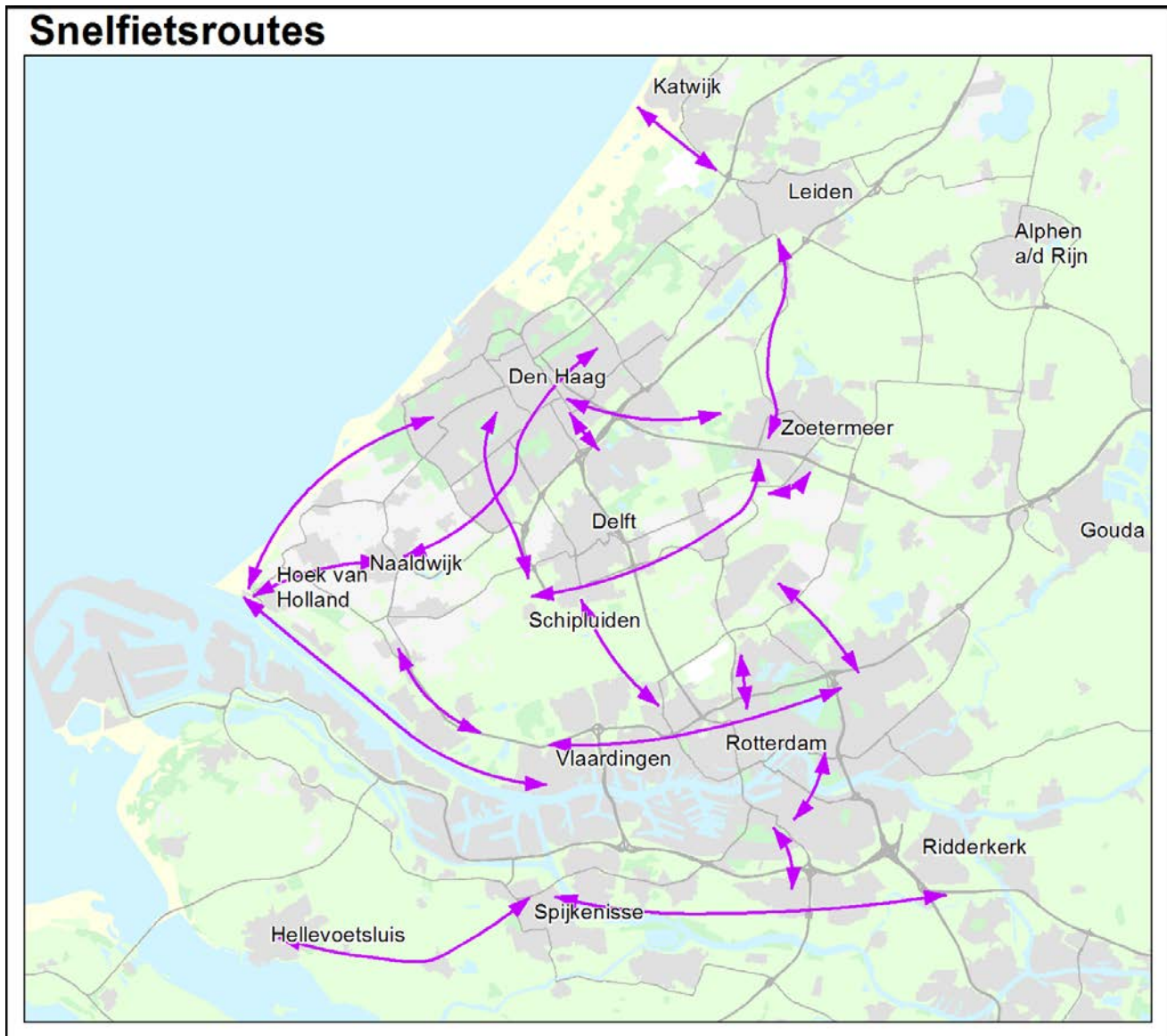
Leiden – Katwijk	Centrumas Rotterdam
Rijswijk - Wateringen – Naaldwijk	Fietspaden Brielselaan (Rotterdam)
Den Haag – Rijswijk	Beneden Merwederoute
Schipluiden – Delft – Pijnacker - Zoetermeer	Vulcaanweg / Delflandsedijk (Vlaardingen)
Vlietroute Delft – Leidschendam	Fietsmaatregelen havengebied (Havenbedrijf)

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

Verlengde Velostrada (Den Haag – Leidschendam)
Fietspad 15 IJsselmonde
Fietsroute Rotterdam – Gouda.

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

- Fietsviaduct over de A4 bij Ypenburg, onderdeel van de route Hofplein – Hofvijver
- Fietstunnel bij station Delft-Zuid
- Fietstunnel onder de spoorlijn in Rijswijk-Zuid, te realiseren door ProRail (Groenconvenant)
- Poldervaartroute, viaduct Hoekselijn (Vlaardingen)



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

5.2 Ketenmobiliteit

Ketenmobiliteit is een reis die met meer dan één vervoermiddel gemaakt wordt. In de praktijk wordt met ketenmobiliteit bedoeld op de overstap tussen twee vervoermiddelen. Een goede ketenmobiliteit moet voldoen aan zowel kwalitatieve als kwantitatieve eisen. De kwaliteit wordt bepaald door:

- de beschikbare reisinformatie voor en tijdens de reis, inclusief overstapinformatie;
- de kwaliteit van parkeervoorzieningen;
- de stationsomgeving;
- de loop- en fietsroutes naar het station.

De kwantiteit gaat over de hoeveelheid beschikbare (fiets)parkeerplaatsen.

Een belangrijke stimulans voor ketenmobiliteit is een hoge kwaliteit van de overstap-voorzieningen. De overstap op een knooppunt, lokaal of regionaal, moet als het ware geruisloos verlopen. Hoe belangrijker zo'n knooppunt, hoe groter de rol in het netwerk, en hoe meer aandacht voor de inrichting van de omgeving nodig is. Dit betekent ook zorg voor langzaam-verkeerroutes op stations. De UAB benoemt een aantal knooppunten die een kwaliteitsimpuls moeten krijgen. In 2017 wordt een studie opgestart naar de gewenste en noodzakelijke maatregelen in het kader van ketenmobiliteit. Tevens wordt er in 2017 een P+R-visie opgesteld en wordt het aanbod van OV-fietsparkeren in beeld gebracht. Beiden leiden tot de opstelling van uitvoeringsprogramma's.

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

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

De Hoekse Lijn is eind 2017 omgebouwd van trein naar metro, met aansluiting op het bestaande metronet. Zie hoofdstuk 3.1 van het IPVa voor de omschrijving van de Hoekse lijn. Realisatie van P+R bij de stations van deze lijn kan het reisgedrag van mensen beïnvloeden. In verband realiseren de gemeenten Rotterdam, Maassluis en Vlaardingen in totaal 450 P+R-parkeerplaatsen in de omgeving van de stations.

5.3 Verkeersveiligheid

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

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

5.4 Duurzame mobiliteit

In de UAB zijn de ambities voor milieubeleid beschreven. Voor OV gaat het om verduurzamen van de concessies en het opstellen van een programma duurzaamheid van de assets. In 2017 werkt de MRDH beleid uit voor het organiseren van de samenwerking tussen de gemeenten bij het realiseren van laadinfrastructuur, en een bij de MRDH passend beleid voor duurzaam en schoon wegverkeer.

6. Beter Benutten

In 2011 is voor de regio het programma Beter Benutten samen met het ministerie van IenM en het bedrijfsleven opgesteld: een programma om de economie en de concurrentiekracht van Nederland duurzaam te versterken. In 2014 zijn hernieuwde bestuurlijke afspraken gemaakt over het vervolgprogramma dat loopt tot en met 2017. In februari 2017 zijn intenties opgesteld om deze gezamenlijke aanpak te borgen en toe te werken naar een pakket van slimme bereikbaarheidsmaatregelen 2018-2021 en zijn deze intenties aan de Minister van IenM overhandigd.

Beter Benutten Vervolg

De economische positie van steden is van belang in het licht van de internationale concurrentiestrijd tussen stedelijke regio's. Bereikbaarheid is een essentiële pijler voor de concurrentiekracht. Daarom is het belangrijk dat het MIRT-investeringsprogramma met kracht wordt doorgezet. De groei van mobiliteit kan echter niet alleen met meer infrastructuur worden opgevangen. De hoeveelheid en soort mobiliteit verandert bovendien door toenemende verstedelijking, verduurzaming en (innovatieve) informatisering. Er zijn niet alleen andere oplossingen nodig én mogelijk, die met Beter Benutten (Vervolg) worden uitgewerkt.

Benuttingsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting wordt mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement) en door technische maatregelen (dynamisch verkeersmanagement). In het stedelijk gebied blijven de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor het vrachtverkeer gewaarborgd. Voor Beter Benutten Vervolg is de landelijke ambitie om de reistijd van deur tot deur op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg met 10% te verminderen. De vastgestelde Plannen van Aanpak zijn opgenomen in dit IPVa.

Beter Benutten, verankering

De partijen die bij Beter Benutten betrokken zijn, onderschrijven allen het nut om de gezamenlijke aanpak na 2017 te borgen. Hiertoe vinden verkenningen plaats onder de noemer "Verankering Beter Benutten". Hierin wordt onderzocht welke (gedrags)maatregelen effectief zijn, welke samenwerkingsverbanden tot goede resultaten leiden, verkenning naar bundeling van de uitvoeringsorganisaties, en op welke wijze projecten gefinancierd kunnen worden. De resultaten van de verankerings-sessies zullen in de loop van het jaar leiden tot voorstellen aan de betrokken partners: het Ministerie van IenM/RWS, de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Den Haag en Rotterdam, de MRDH, VNO-NCW en het Havenbedrijf Rotterdam.

6.1 Beter Benutten Vervolg (SGH)

Het programma Beter Benutten heeft tot doel om de fileknelpunten in Haaglanden met circa 20% te reduceren en de groei op het spoor en het aantal fietsbewegingen te accommoderen. De uitvoering van Beter Benutten Vervolg (Haaglanden) loopt tot begin 2018. Het programma wordt aangestuurd door de minister van Infrastructuur en Milieu, de voormalig portefeuillehouder van de regio Haaglanden en de CEO van Siemens Nederland namens het bedrijfsleven. De dagelijkse aansturing gebeurt door een hoog-ambtelijke stuurgroep.

Voor Beter Benutten Vervolg is voor de regio Haaglanden een totaal beschikbaar budget van € 65 miljoen exclusief BTW, waarvan het Rijk € 27 miljoen bijdraagt en de regiopartijen € 38 miljoen. Van deze bedragen word € 9 miljoen ingezet voor Intelligente Transport Systemen (ITS).

De MRDH is budgethouder voor de rijksbijdrage aan projecten in de regio's Haaglanden en Midden-Holland die door de MRDH, de gemeenten, het bedrijfsleven en de provincie worden uitgevoerd. De rijksbijdrage wordt gestort in het Mobiliteitsfonds (BDU) en conform de subsidieverordening beschikt.

6.2 Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg (SR)

Beter Benutten Vervolg Rotterdam heeft als opgave om op de grootste knelpunten in de regio circa 6.000 tot 10.000 spitsmijdingen te realiseren. De Rotterdamse regio zet in op een programma van maximaal 14.000 spitsmijdingen, waarvan 12.000 door autoverkeer en 2.000 in het openbaar vervoer om er zeker van te zijn dat het doel van 10% reistijdverbetering wordt gehaald, maar daarnaast omdat in het openbaar vervoer óók overmatige spitsdrukke bestaat,

De regio zet in op vier programmalijnen, te weten:

- reisgedrag: het *pre-trip* interveniëren in de vervoerswijzekeuze van de reiziger, het tijdstip van reizen en/of de plaats waarheen of waar vandaan gereisd wordt;
- rijgedrag: het *on-trip* interveniëren in de routekeuze en/of rijgedrag van automobilisten;
- netwerkversterking: het verbeteren van de netwerken (fiets, openbaar vervoer, auto, en hun samenhang om ander reis- of rijgedrag mogelijk te maken);
- logistiek: het verbeteren van de efficiency in logistieke ketens.

De vier programmalijnen ondersteunen en versterken elkaar, maar kunnen ook afzonderlijk van elkaar een oplossend vermogen hebben.

Het totale beschikbare budget voor Beter Benutten Vervolg is € 133 miljoen inclusief de vrijval van Beter Benutten. Het Rijk draagt € 73 miljoen inclusief btw bij, de MRDH € 22 miljoen en de overige wegbeheerders dragen € 38 miljoen bij. Van deze bedragen wordt 10% ingezet voor Intelligente Transport Systemen (ITS). Voor de regio betekent het een gemaximeerde bijdrage van € 5 miljoen exclusief BTW.

De lijst met projecten is opgenomen in bijlage C.

7. Quick Wins

In beide voormalige regio's loopt nog het samenwerkingsprogramma Quick Wins. In Haaglanden loopt tot en met 2017 het programma QW 2^e tranche en MIRT-verkenning. In de regio Rotterdam loopt tot en met 2017 het programma QW Rotterdam VoorUit.

Beide programma's worden in 2017 afgerond en komen niet meer terug in de begroting 2018 en IPVa 2018.

Bijlagen

Bijlage A: Financieel overzicht IPVa 2017 t/m 2027

Bijlage B1: Grote projecten

Bijlage B2: Lopende subsidiebeschikkingen

Bijlage B3: Aanmeldingen

Bijlage B4: In 2016 opgeleverde/afgeronde projecten

Bijlage C: Projectenlijsten Beter Benutten Vervolg

Bijlage D: Projecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

Bijlage E: Afkortingenlijst

Bijlage A: Financiële overzicht IPVa 2017 t/m 2027

In deze bijlage is het totaaloverzicht weergegeven van de MRDH.

Bij de inkomsten wordt, naast de BDU-uitkering, ook rekening gehouden met bijdragen van derden en specifieke bijdragen van het Rijk (Beter Benutten, Rotterdamsebaan).

Met de bijvoeging van alle andere kosten en inzet van reserves van de MRDH, en het doorzicht tot en met 2027, wordt de cumulatieve stand van zaken weergegeven.

Daar waar we de informatie beschikbaar hebben, is ook een actualisatie van de investeringen in 2017 gemaakt. Het IPVa en deze bijlagen worden geactualiseerd op het moment dat nieuwe gegevens bekend zijn.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Beginstand	431.717.456	96.325.075	7.486.462	-111.002.391	-76.754.022	-61.716.340	-51.749.030	-60.144.598	-9.614.223	61.732.360	133.777.177
Inkomsten	507.844.860	561.581.979	521.428.533	520.689.733	515.555.934	514.161.641	498.852.605	470.997.000	470.997.000	470.997.000	470.997.000
Beschikbaar budget	939.562.316	657.907.054	528.914.995	409.687.342	438.801.912	452.445.301	447.103.575	410.852.402	461.382.777	532.729.360	604.774.177
Apparaatslasten	9.287.600	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500	8.882.500
Beleid en programmering Verkeer	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Beleid en programmering OV	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000	4.700.000
OV exploitatie + B&O	406.981.159	377.934.415	368.379.584	367.560.629	363.168.345	356.692.645	354.275.113	356.584.125	351.067.917	350.369.684	364.589.788
Investeringen OV netwerk	245.264.834	107.905.515	122.306.737	26.525.702	15.300.000	7.800.000	21.753.281	7.800.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000
Investeringen Verkeer	172.003.648	145.998.162	130.648.565	73.772.533	103.467.407	121.119.186	112.637.279	37.500.000	22.500.000	22.500.000	22.500.000
Totaal uitgaven	843.237.241	650.420.592	639.917.386	486.441.364	500.518.252	504.194.331	507.248.173	420.466.625	399.650.417	398.952.184	413.172.288
Eindstand	96.325.075	7.486.462	-111.002.391	-76.754.022	-61.716.340	-51.749.030	-60.144.598	-9.614.223	61.732.360	133.777.177	191.601.889

Bijlage B1 Grote projecten

Een project is groot als de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 5 miljoen exclusief btw. In de bijgevoegde lijst zijn zowel lopende beschikkingen als verkenningen en planstudies opgenomen. Er zijn vier redenen om de grote projecten apart te benoemen en inzichtelijk te maken:

- ze beslaan een substantieel deel van de investeringsruimte;
- de investeringen zijn over meerdere jaren gepland, waardoor de investeringsruimte in latere jaren soms beperkt is;
- de investeringen zijn vaak gelabeld aan één gemeente of partij, maar het belang is regionaal;
- door het bij elkaar plaatsen van de grote projecten worden de (financiële) consequenties duidelijker.

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

Aanvrager	Proj nr.	Projectnaam	Cat.	Subsidie	Al betaald	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Delft		Fietstunnel station Delft Zuid	FKM	7.400.000					7.400.000							
Delft		Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	3.062.111		3.062.111										
Den Haag		Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	FKM	9.000.000				9.000.000								
Den Haag		P+R locaties (BBV)	FKM	7.079.700		3.539.850	3.539.850									
Den Haag		Busplatform Den Haag Centraal (BBV)	OV	7.250.000		3.625.000	3.625.000									
Den Haag	10TDG999	Aanlanding Erasmuslijn bij station Den Haag CS (HS)	OV	45.557.317	29.222.484	16.334.833										
Den Haag		HOV baan naast Rotterdamsebaan	OV	13.400.000								13.400.000				
Den Haag	02ADG001	Rotterdamsebaan	VMWS	424.931.458	56.438.291	6.016.934	94.056.039	68.373.207	43.372.533	43.372.534	43.164.641	70.137.279				
Den Haag		A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering)	VMWS	17.975.206						17.975.206						
GR Nieuw Reijerw aard		Nieuw Reijerw aard	VMWS	5.250.000			5.250.000									
Hellevoetsluis	HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	VMWS	5.450.000		5.450.000										
Midden-Delfland	12AMD001	Hoopolderweg	VMWS	13.966.030	5.000.000	8.966.030										
MRDH		Aansluiting 4-sporigheid Schiedam	OV	7.500.000				2.500.000	2.500.000	2.500.000						
MRDH		NRR (Netw erk RandstadRail)-projecten	OV	31.333.832		16.679.912	11.330.165	3.323.755								
MRDH		AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer)	OV	63.353.360		20.632.485	20.216.324	22.504.551								
MRDH	96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (Aanleg Lijn 19)	OV	53.521.000	41.250.390	542.479	2.667.430	3.335.000	5.725.702							
MRDH		Hoekse Lijn	OV	321.148.500	86.622.512	162.700.000	43.500.000	28.325.988								
MRDH		Beveiliging metro	OV	19.500.000	17.100.000		1.000.000	700.000								
MRDH		Stadstram	OV	13.720.600	8.700.000	5.020.600										
MRDH		Brandveiligheid metrostations	OV	12.000.000	8.000.000	2.000.000	2.000.000									
MRDH		Hart van Zuid	OV	12.000.000				6.000.000	6.000.000							
MRDH		A16 Rotterdam + bovenwettelijke milieu eisen	VMWS	64.035.082		64.035.082										
NS		Bedieningsovereenkomst station Bleizo	OV	5.500.000				5.500.000								
Pijnacker-Nootdorp	10APP001	Konkommerweg fase 1	VMWS	5.454.987	3.011.757		2.443.230									
Pijnacker-Nootdorp	13APP001	Oostelijke Randweg fase 2	VMWS	5.000.000	3.750.000		1.250.000									
Pijnacker-Nootdorp	14APP001	Konkommerweg fase 2	VMWS	7.997.178	5.997.884		1.999.295									
RET	SRREO03053	Systeemsprong Sneltramtraject	OV	13.730.000	10.000.000	3.730.000										
RET		Keervoorziening E-lijn Pijnacker	OV													
Rijswijk	08FRK001	Fietsbrug over het Rijn-Schiekanaal (incl voorfinanciering)	FKM	9.469.164	5.126.511	4.342.653										
Rijswijk		A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering)	VMWS	27.413.497	200.000	1.958.952					25.454.545					
Rotterdam		H6-weg	VMWS	8.600.000		4.300.000	4.300.000									
Schiedam	SCSCC	P+R Schieveste	FKM	5.250.000	2.032.500		3.532.500									
Vlaardingen	16WVL0052	Spoorkruising Marathonweg	VMWS	5.450.000		5.450.000										
Vlaardingen	16WVL0053	Verbetering knooppunt Vijfsluizen	VMWS	7.757.500		7.757.500										
Zoetermeer	16OZO0027	Vervoersknooppunt Bleizo	OV	56.980.000	9.000.000	25.000.000	12.000.000	10.980.000								
				1.317.036.523	291.452.328	371.144.421	212.709.832	160.542.501	64.998.235	63.847.740	68.619.186	83.537.279	0	0		0

Bijlage B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op (kleine) subsidiebeschikkingen en (kleine) opdrachten.

De lijsten zijn gesorteerd per gemeente en tevens nog per regio. De openstaande verplichtingen vallen immers nog onder het regime van gescheiden begrotingen. Per regio zijn, na de gemeenten, de andere subsidieontvangers al dan niet gebundeld opgenomen.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Delft	13VDT003	Palen op fietspaden	VV	5.830
Delft	14FDT001	Uitbreiden fietsenstalling Coenderpark	FKM	2.268.908
Delft	15MDT001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Delft	VMWS	331.900
Delft	16VDE0057	Verkeerscirculatie TU-Noord Zuidplantsoen	VMWS	192.659
Delft	15VDT001	Kruising Westlandseweg - Papsouweselaan	VMWS	1.115.000
Delft	16FDE0104	Verbreden brom-/fietspad Prinses Beatrixlaan	FKM	35.000
Delft	16VDE0153	Herinrichting Julianalaan (westzijde)	VV	39.000
Delft	16VDE0145	Asfalteren fietsoversteek kruispunt Westlandseweg – Beatrixlaan (BBV)	FKM	58.100
Totaal Delft				4.046.397
Den Haag	12MDG004	DVM Zuidvleugel maatregel 27a1, 27d en 27e	VMWS	1.025.242
Den Haag	12FDG007	knooppuntontwikkeling DHC - fietsparkeren deel 2 (BB21)	FKM	962.198
Den Haag	14FDG006	Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren	FKM	4.900.000
Den Haag	14FDG005	Fietspad Laakweg	FKM	500.000
Den Haag	15FDG006	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a)	FKM	2.427.390
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	2.336.134
Den Haag	15FDG008	Laan van Meerdervoort (Is Azaleaplein en Thorbeckelaan)	FKM	450.000
Den Haag	15FDG009	Fietspad Finnenburg	FKM	375.000
Den Haag	16FDH0023	Fietsvoorzieningen Zuiderparklaan	FKM	682.847
Den Haag	16FDH0033	Toeileidend fietspad fietsviaduct A4 - Westmietweg	FKM	500.000
Den Haag	16FDH0039	Fietsvoorzieningen smalle deel Laan van Meerdervoort	FKM	787.500
Den Haag	16FDH0041	Kwaliteit fietspaden 2015 Westduinweg	FKM	117.500
Den Haag	16FDH0108	Fietsvoorzieningen Bankastraat	FKM	228.893
Den Haag	16FDH0115	Verbeteren fiets steroute Scheveningen	FKM	2.593.731
Den Haag	16FDH0136	Fietsparkeren Nobelstraat	FKM	170.000
Den Haag	16EDH0069	Veilig leren Fietsen 2016 en 2017	VV	50.000
Den Haag	16EDH0070	Biking 2 school 2016	VV	17.500
Den Haag	16EDH0071	Kinderen Anders Naar School (KANS) 2016	VV	5.000
Den Haag	16EDH0072	Verkeersparcours 2016 en 2017	VV	20.250
Den Haag	16MDH0034	DVM Verkeerscentrales Den Haag	VMWS	1.147.202
Den Haag	16VDH0126	Herinrichting kruispunt Berensteinlaan / Hengelolaan	VV	138.428
Den Haag	16VDH0137	Blackspot Kraayensteinlaan – Margaretha van Hennebergweg	VV	86.640
Den Haag	16VDH0165	Schoolomgevingen Den Haag 2016/2017	VV	106.500
Totaal Den Haag				19.627.955
Leidschendam-Voorburg	13VLG001	ViaStat Speed Profiles 2013	VV	3.993
Leidschendam-Voorburg	16VLV0135	Reconstructie Kolfschotenlaan / Veurs college	VV	150.000
Leidschendam-Voorburg	16MLV0012	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Leidschendam-Voorburg (BB27f)	VMWS	166.369
Totaal Leidschendam-Voorburg				320.363
Midden-Delfland	13FMD001	Fietsenstalling busstation Maasland	FKM	60.000
Midden-Delfland	15FMD002	Fietsstraat Beresteyn	FKM	92.500
Midden-Delfland	16MMD0014	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Midden-Delfland (BB27f)	VMWS	24.812
Totaal Midden-Delfland				177.312
Pijnacker-Nootdorp	14FPP004	Fietsproject Pijnackerse Poort	FKM	1.959.118
Pijnacker-Nootdorp	14FPP005	30 km-u-zone Pijnacker-Noord	FKM	375.000
Pijnacker-Nootdorp	15VPP002	30km/u-zone Pijnacker-Noord, Heesterbuurt	VV	90.000
Pijnacker-Nootdorp	15VPP003	Bordbusters "De scholen zijn weer begonnen" 2016 en 2017	VV	1.640
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0025	Fietsproject Ruyven - Zuidpolder	FKM	381.250
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0017	Fietspad Virulypad F227.5 (in behandeling)	FKM	420.500
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0105	Fietspad Laan van Nootdorp-Sportparkweg	FKM	98.540
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0007	Fietspad Oostlaan-'s Gravenweg 4e fase	FKM	123.500
Totaal Pijnacker-Nootdorp				3.449.548

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Rijswijk	13FRK001	Opwaarderen fietsvoorzieningen Rembrandtkade	FKM	229.547
Rijswijk	15FRK002	Fietsstraat Populierlaan	FKM	198.773
Rijswijk	15MRK001	DVM Zuidvleugel Wegkantsystemen: optimalisatie VRI's deel 2 (BB27a3)	VMWS	125.558
Rijswijk	15TRK001	Verbeteren trambeïnvloeding Rijswijk BB23c2	OV	361.457
Rijswijk	15VRK001	Verkeersveilige inrichting hoofdwegen Rijswijk A. Herinrichting Treubstraat	WV	125.000
Rijswijk	15FRK003	Fietsroute langs de Vliet - Jaagpad / Huis te Hoornkade tot Pasgeld	FKM	414.000
Rijswijk	16VRK002	Wijkontsluiting stationskwartier incl Kiss&Ride schoolzone	WV	100.000
Rijswijk	16VRK0079	Veilige schoolomgeving 2016-2017	WV	46.000
Rijswijk	16VRK0117	Verkeersveiligheid Laan van Oversteen/ Laan van Zuidhoorn	WV	20.000
Rijswijk	16MRK0026	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Rijswijk (BB27f)	VMWS	310.372
Rijswijk	16VRK0155	VRI Beatrixlaan (BB27a3)	VMWS	20.286
Totaal Rijswijk				1.950.993
Wassenaar	14VWR003	Rijnlandroute, aansluiting Maaldrift	WV	750.000
Wassenaar	16VWA0064	Waaledorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	675.000
Wassenaar	16VWA0013	Verhoogde fietsstrook Van Zuylen van Nijveltstraat	WV	354.440
Wassenaar	16FWA0063	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	375.000
Wassenaar	16FWA0040	Fietsmaatregelen centrum	FKM	75.000
Wassenaar	15VWR002	Inrichten veilige schoolzones (deel 1)	WV	38.100
Wassenaar	16MWA0042	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Wassenaar BB27f	VMWS	32.059
Totaal Wassenaar				2.299.599
Westland	15FWD004	Poelzone, fietspad N211 - Nieuwe Water fase 1b	FKM	49.750
Westland	15MWD001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Westland (BB27f)	VMWS	69.299
Westland	16VWE0089	Verkeersmaatregelen Boomawatering fase 3 Kruispunt Molenweg / Boomaweg	WV	162.040
Westland	16VWE0103	Schoolthuisroute fase 3 Mr. Schokkingstraat-Prof. Van Arkelstraat te 's Gravenzande	WV	7.804
Westland	16VWE0112	School - thuisroute fase 3 Verburghlaan te Poeldijk	WV	4.471
Westland	16VWE0138	School - thuisroute fase 3 Hoogwerf	WV	67.517
Westland	16VWE0164	Kleine verkeersaanpassingen centrum Kwintshuyl	WV	22.000
Westland	16FWE0151	Poelzone, fietsbruggen -bruggen bij de Gantel	FKM	109.305
Westland	16VWE0157	School-thuisroute Kerklaan-Rijssenburgerweg en Bovendijk	WV	26.347
Totaal Westland				518.533
Zoetermeer	15VZR001	Fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2015/2016	WV	31.850
Zoetermeer	15TZR001	Geluidsmaatregelen Oosterheemlijn	OV	2.000.000
Zoetermeer	15FZR005	Fietsenstallingen bushaltes Zoetermeer	FKM	28.450
Zoetermeer	15FZR003	2e fase verwijderen obstakels in fietspaden / vervangen door fietsvriendelijke pl	FKM	74.550
Zoetermeer	16VZO0075	Kruising Kadelaan / Zijderwerf	WV	285.000
Zoetermeer	16VZO0089	Rotonde Aletta Jacobslaan / Hugo de Grootlaan / Willem Dreeslaan	WV	102.250
Zoetermeer	16FZO0050	Nachtnet Fiets	FKM	230.013
Zoetermeer	16FZO0078	Uitvoering lokale aanpak veilig fietsen	FKM	82.500
Zoetermeer	16EZO0051	Fietslessen 2016/2017	WV	21.118
Zoetermeer	16FZO0038	Verhogen fietsoversteken rotonde J.J. van Rijweg/van Leeuwenhoeklaan	FKM	69.250
Zoetermeer	16WZO0116	Kruising Europaweg / Aziëweg / Australiëweg	VMWS	22.365
Zoetermeer	16VZO0125	Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan	WV	176.592
Zoetermeer	16EZO0077	School-thuisroute	WV	20.000
Zoetermeer	16KZO0036	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Zoetermeer (deel 2)	FKM	54.797
Zoetermeer	16MZO0035	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Zoetermeer	VMWS	255.215
Zoetermeer	17VZO0197	Aalstlaan	VMWS	337.500
Totaal Zoetermeer				3.791.450
ProRail	08LDN001	Fietsenstallingen bij NS-stations (Pro-Rail)	FKM	591.321
ProRail	10FDN001	Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen NS stations 2010	FKM	886.380
ProRail	14FDN001	Uitbreiding fietsenstalling tranche III	FKM	167.250
ProRail	16KPR0047	Fietsparkeren NS Laan van NOI	FKM	505.000
ProRail	16KPR0048	Fietsparkeren NS Mariahoeve	FKM	132.500
Totaal ProRail				2.282.451
Provincie Zuid-Holland	13FZH001	Combitunnel Westerlee	FKM	507.047
Provincie Zuid-Holland	13FZH003	sterfietsroute fietsverbinding Vlietpolderplein	FKM	2.568.829
Provincie Zuid-Holland	15VZH001	Rotonde Monster	FKM	1.103.542
Provincie Zuid-Holland	14TSH006	Vernieuwen/ophogen Sint Sebastiaansbrug	OV	1.713.166
Provincie Zuid-Holland	13MSH018d	DRIPS Delft A4	VMWS	213.060
Provincie Zuid-Holland	14MZH001	subsidie DVM Zuidvleugel Reistijdcamera's	VMWS	21.234
Provincie Zuid-Holland	14MZH003	DVM Zuidvleugel Zes DRIP's PZH BB27b3	VMWS	175.545
Provincie Zuid-Holland	07VZH001	Reconstructie N233 Duurzaam Veilig	WV	3.872.600
Totaal Provincie Zuid-Holland				10.175.022

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2017
Rijkswaterstaat	13ADN002	verbreden toerit N14-A4 Leidschendam	VMWS	228.000
Rijkswaterstaat	13ADN003	A13 Rijswijk - Ypenburg verlengen opstelstrook	VMWS	190.400
Rijkswaterstaat	14ADN001	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg	VMWS	917.586
Rijkswaterstaat	14ADN002	Ontmechten weefbewegingen A13/A4 Prins Clausplein	VMWS	1.533.220
Rijkswaterstaat	15ADN001	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg VRI's BB12c	VMWS	904.336
Totaal Rijkswaterstaat				3.773.542
DON/Wortelboer/Flyover Opleidingen	16EMR	Dodehoek projecten	VW	109.416
DTV Consultants	15MSH002	Onderst. koppelen VRI's Haaglanden	VMWS	44.063
Gemeente Leiden	14FDN002	Onderdoorgang A44 - Niels Borhweg - fase 1 BB42	VMWS	102.259
Gemeente Leiden	16DDN0141	DVM Zuidvleugel	VMWS	200.856
Gemeente Gouda	16DDN0139	DVM Zuidvleugel	VMWS	177.347
HTM Exploitatie	14TSH005	beschikking Valkenbosbrug	OV	375.000
HTM Exploitatie	14TSH007	Inspectiecertificaat tramtunnel Grote Marktstraat	OV	18.125
HTM exploitatie	14TSH008	test- en proefbedrijf lijn 9 Vrederust Madurodam	OV	69.085
HTM exploitatie	14TSH008	Stootblok herinrichting Zuiderpark	OV	13.250
HTM exploitatie	14TSH013	Testbedrijf VOHL	OV	62.740
OnderwijsAdvies	03VSH003	Verkeersleerkracht/Onderwijsadviseur	VW	500.810
TeamAlert	div	Totallytraffic	VW	55.300
Opdrachten aan derden (VV)	06VSH002	Alcohol, zeven sloten, Advoss, VVN	VW	42.904
Openstaande verplichtingen kleine projecten SGH				54.184.316

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Albrandswaard	16FAL0102	Fietsvoorziening Dorpsdijk - route 476	FKM	24.000
Albrandswaard	16FAL0111	Fietsvoorziening Tijsjesdijk - route 11	FKM	41.500
Totaal Albrandswaard				65.500
Barendrecht	16FBA0019	Herinrichting zijkant station Barendrecht	FKM	447.500
Barendrecht	16WBA0056	Openstelling onderdoorgang A29 (RTD-BBV-029)	VMWS	210.000
Barendrecht	16EBA0101	Verkeerseducatie Barendrecht 2016	VW	10.500
Totaal Barendrecht				668.000
Brielle	BIBIV3082	30 km/h -zone Anna Hoevestraat	VW	7.500
Totaal Brielle				7.500
Capelle aan den IJssel	16KCA0120	Fietsstalling metrohalte Capelle Centrum	FKM	24.500
Capelle aan den IJssel	16FCA0066	Verbeteren van fietsroute 429 Hoofdwegplein noord	FKM	49.500
Totaal Capelle aan den IJssel				74.000
Hellevoetsluis		30 km/uur-zone Bloemen en Plantenbuurt	VW	37.500
Hellevoetsluis	16EHE0124	Verkeerseducatie Hellevoetsluis 2016	VW	6.250
Totaal Hellevoetsluis				6.250
Krimpen a/d IJssel	KYKYH03046	Haltetoegankelijkheid 9 bushaltes voor mindervaliden	OV	72.000
Krimpen a/d IJssel	KYKYD03047	Optimaliseren Algeracorridor, monitoring (BB46)	VMWS	27.500
Krimpen a/d IJssel	KYKYV03037	Fietspad en verkeerseducatie Krimpenerwaard College	VW	191.000
Krimpen a/d IJssel	KYKYE03073	Verkeerseducatie Krimpen aan den IJssel 2015	VW	2.500
Krimpen a/d IJssel	16EKR0091	Tweetal verkeerseducatiedagen	VW	2.500
Totaal Krimpen a/d IJssel				295.500
Lansingerland	LALAC02860	P+R Westpolder-Bolwerk (QWRV) LALAC02860	FKM	482.750
Lansingerland	LALAF02380	Regionale fietsroute 7 LALAF02380	FKM	96.600
Lansingerland	LALAF02611	Fietspad Kasteel-Rodenrijs (sfr) LALAF02611	FKM	438.000
Lansingerland	LALAH02864	Haltetoege. L'singerland Groendalseweg LALAH02864	OV	17.500
Lansingerland	LALAV03071	30km/u-zone Pastoor Verburghweg/Noordersingel	VW	31.500
Lansingerland	LALAV03025	Veilige schoolomgeving Wilderszijde	VW	46.000
Totaal Lansingerland				1.112.350
Maassluis				-
Totaal Maassluis				-
Nissewaard	NINIH03044	Haltetoegankelijkheid Nissewaard 2015	OV	164.000
Nissewaard	NINID03032	Verb. funct. verk.cent. BB42, afkoop B&O 37C en 42B	VMWS	13.500
Nissewaard	SPSPD02901	Verb. funct. verk.reg.cent. 42B (BB) syst.kopp SP	VMWS	43.250
Nissewaard	16FNI0127	Brug over de sluis bij Spijkenisserbrug (RTD-BBV-037)	FKM	414.000
Totaal Nissewaard				634.750
Ridderkerk	16FRI0106	Tweerichtingen fietspad Vlietlaan bij Salem - route 03	FKM	38.500
Ridderkerk	16VRI0123	30 km/u-zone Ringdijk Riederwerf	FKM	3.000
Ridderkerk	16ERI0109	Verkeerseducatie Ridderkerk 2016	VW	6.500
Totaal Ridderkerk				48.000

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Rotterdam	16ERO0092	Verkeerseducatie Rotterdam 2016	WV	75.000
Rotterdam	16FRO0093	Fietspad Blaak onder Kubuswoningen	FKM	69.500
Rotterdam	16FRO0100	Fietspad Grote Stern - route 07	FKM	164.277
Rotterdam	16KRO0008	Fietsparkeren Wilhelminaplein (QWRV)	FKM	11.750
Rotterdam	16KRO0065	Plaatsen van fietsvoorzieningen bij OV Halte Coolhaven (FKM)	FKM	
Rotterdam	16KRO0121	Fietsvoorzieningen Goudse Rijkweg - Vlietlaan route 08	FKM	100.500
Rotterdam	16ORO0073	OV- knooppunt Blaak (RTD-BBV-032)		818.000
Rotterdam	16VRO0128	Blackspot Groene Kruisweg - Laning	WV	104.500
Rotterdam	16VRO0130	Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat	WV	101.500
Rotterdam	16VRO0131	Blackspot Mattingeweg - Galateestraat	WV	645.000
Rotterdam	16VRO0132	Blackspot Vuurplaat - Rosestraat (Ronde)	WV	277.500
Rotterdam	16VRO0133	Blackspot Colosseumweg - Beukendaal	WV	140.500
Rotterdam	16VRO0134	Blackspot Prins Alexanderlaan	WV	22.000
Rotterdam	RDRDF03067	Fietspaden Brielselaan (RTD- BBV -017)	FKM	1.300.000
Rotterdam	RDRDC02848	P+R bewegwijz. op A- en N-wegen (QWRV) (herz) RDRD	VMWS	377.700
Rotterdam	RDRDF02418	Fietsvoorz. Proveniersplein RDRDF02418	FKM	47.500
Rotterdam	RDRDF02731	Fietsverkeer Kralingen-Feijenoord (BB)	FKM	1.010.750
Rotterdam	RDRDF02750	Fietspad Volgerweg RDRDF02750	FKM	178.000
Rotterdam	RDRDK02857	Fietsenstalling station R'dam Blaak RDRDK02857	FKM	327.500
Rotterdam	RDRDO02819	Programma NTOV - versnelling OV lijnen RDRDO02819	OV	29.985
Rotterdam	RDRDV02391	30 km Groenenhagen RDRDV02391	WV	37.500
Rotterdam	RDRDV02517	Blackspot Spinozaweg-Smeetlandseweg DRDV02517	WV	54.250
Rotterdam	RDRDV02751	Blackspot Dorpsweg - Fuutstraat (BS) RDRDV02751	WV	439.500
Rotterdam	RDRDV02882	Blackspot kruising Motorstraat-Streveldweg	WV	15.750
Rotterdam	RDRDV03024	BS Pascallweg-Catullusweg RDRDV03024	WV	49.000
Rotterdam	RDRDV03051	Fietspad en Blackspot Maashaven Oostzijde-Putselaan-Dordtselaan "kruispunt"	WV	212.500
Rotterdam	RDRDV03057	Sanering Blackspot Kreekhuisenlaan - Grote Kreek/ Reyerdijk	WV	281.500
Rotterdam	RDRDV03062	Blackspot Schiekade-Teilingerstraat	WV	54.500
Rotterdam	RDRDV03061	Blackspot Zuiderparkweg - Slinge	WV	32.000
Rotterdam	RDRDV03065	30km/uur gebied Stadsdriehoek Laurenskwartier	WV	15.000
Rotterdam	RDRDW02618	Ontsluiting Nesselandse 4e fase RDRDW02618	VMWS	1.000.000
Totaal Rotterdam				7.992.962
Schiedam	SCSCC02756	Stedelijke distributie Schiedam (QWRV) SCSCC02756	VMWS	72.000
Schiedam	SCSCC02903	Verbeteren functioneren verkeersregelcentrale 42B (BB) verkeerscamera's Schiedam	VMWS	42.000
Schiedam	SCSCV01462	Fietspad Nieuw Mathenessestraat SCSCV01462	WV	857.000
Schiedam	SCSCV03016	Verkeersveiligheid rotonde Nieuwlandplein	WV	190.000
Schiedam	SCSCV02180	Verkeerseducatie 2008 SCSCV02180	WV	2.506
Schiedam	SCSCH03070	Haltetoegankelijkheid Schiedam 2015	OV	10.000
Schiedam	16FSC0090	Fietspad Poldervaartroute viaduct Hoeksellijn	FKM	
Schiedam	16FSC0122	Asfalteren fietspad s' Gravelandseweg zuid - route 414	FKM	116.000
Totaal Schiedam				1.289.506
Vlaardingen	VLVLO03068	Haltetoegankelijkheid Vlaardingen 2015 VLVLO03068	OV	200.000
Vlaardingen	VLVLE03069	Verkeerseducatie Vlaardingen 2015 VLVLE03069	WV	5.000
Vlaardingen	16WVL0052	Spoorkruising Marathonweg	VMWS	5.450.000
Vlaardingen	VLVLF03075	Fietsverbinding Vulcaanweg (RTD-BBV-036)	FKM	1.352.480
Vlaardingen	16WVL0053	Verbetering knooppunt Vijfsluizen (RTD-BBV-018)	VMWS	7.757.500
Totaal Vlaardingen				14.764.980
Westvoorne	WWWVE02834	Verkeersleerkracht Westvoorne WWWVE02834	WV	6.500
Totaal Westvoorne				6.500
De Verkeersonderneming		Beter Benutten Vervolg, diversen	VMWS	4.518.759
De Verkeersonderneming	SRVOX	Beter Benutten, diversen	VMWS	1.560.295
Totaal De Verkeersonderneming				6.079.054
Havenbedrijf Rotterdam	16WHA0067	Ombouw kruispunt N218 (Stenen Baakplein) (RTD-BBV-012)	VMWS	2.300.000
Havenbedrijf Rotterdam	HBHBO03060	Ponton Willemsbrug	OV	800.000
Havenbedrijf Rotterdam	16FHA0142	Fietsmaatregelen havengebied (RTD-BBV-021)	OV	971.500
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				4.071.500
ProRail	SRSRP02593	Fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten (3e t	FKM	277.000
ProRail	SRSRP02717	ProRail VAT-kst fietsenstalling R'dam Alexander SR	FKM	50.000
ProRail	SRSRP02807	Fietsparkeervoorz. bij OV knooppunt (4e tranche) S	FKM	374.500
Totaal ProRail				701.500
Provincie Zuid-Holland	ZHLAF01964	Fietsroute Noordeindseweg ZHLAF01964	FKM	500.000
Provincie Zuid-Holland	ZHZHM02436	N57/N218 ongelijkvloerse kruising ZHZHM02436	VMWS	1.994.600
Provincie Zuid-Holland	ZHZHD03004	42B verb. funct. verk.centrales syst.kopp. PZH BB	VMWS	54.500
Totaal Provincie Zuid-Holland				2.549.100

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
RET NV	RERDO02275	Tramplus Ridderkerklin RERDO02275	OV	514.625
RET NV	REREM02762	Stadstram voorfinanciering engineering	OV	174.200
RET NV	REREM03011	Toegankelijke tramhaltes Huygensstraat	OV	391.000
RET NV	REREM03014	Toegankelijke tramhaltes Wilgenplas - Teldersweg	OV	3.155.500
RET NV	REREM03015	Toegankelijke tramhaltes Heer Bokelweg	OV	354.000
RET NV	REREM03028	Toegankelijke tramhaltes 's-Gravenweg - Essenlaan	OV	100.250
RET NV	REREM03084	Toegankelijke tramhaltes Pompenburg	OV	127.000
RET NV	REREM03085	Toegankelijke tramhaltes 's-Gravenweg - Burgemeester Oudlaan	OV	129.750
RET NV		Toegankelijke tramhaltes Vlietlaan	OV	182.250
RET NV	REREO02830	Doorstr. OV: proef rijtijdverk. 21/24 REREO02830	OV	257.750
RET NV	REREO03056	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt	OV	175.000
RET NV	REREO03079	Verbetering van de doorstroming van trams bij de passage van het Hofplein (BB)	OV	477.000
RET NV	REREO03083	OV-Fiets Rotterdam	OV	164.750
RET NV	REREW03079	verbeteren doorstroming trams passage Hofplein	OV	477.000
RET NV	16ORE0015	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt fase 2	OV	229.750
RET NV	16ORE0029	Aanpassen uitgangen metrostation Dijkzigt	OV	2.345.250
RET NV	16TRE0030	Toegankelijke tramhaltes Van den Hoonaardstraat	OV	238.000
RET NV	16ORE0049	Toegankelijke tramhaltes Van Vollenhovestraat	OV	250.500
Totaal RET NV				9.743.575
Rijkswaterstaat Z-H	RWRWR02893	P+R verw.syst. afk. B&O RWRWR02893	FKM	1.848.000
Rijkswaterstaat Z-H	RWRWR02894	P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894	FKM	1.848.500
Rijkswaterstaat Z-H	RWRWD03081	Incidentmanagement (BB43)	FKM	190.500
Totaal Rijkswaterstaat Z-H				3.887.000
Waterschap Hollandse Delta		Aanschaf displays	VMWS	10.500
Waterschap Hollandse Delta	HDHDD03013	Beter Benutten maatregel 37C en 42B (BB)	VMWS	37.000
Totaal Waterschap Hollandse Delta				47.500
Bleizo	SRSRW02485	Laan van Mathenesse SRSRW02485	VMWS	300.000
Diverse opdrachtnemers	SRSRE	BOB, verkeerseducatie, etc.	WV	600
Sportservice Zuid-Holland	16EMR0022	IVA-BOB sport 2016	WV	3.150
Gemeente Zwijndrecht	ZWZWF02733	Fietsverbinding Brugweg (F16) ZWZWF02733	FKM	120.000
TU Delft	16FDE0173	Pieken in de fietsintensiteiten Jaffalaan (HGL-BBV 009)	FKM	2.134.828
NBd Nationale Bewegwijzeringsdienst	16FDN0088	Bewegwijzering F16	FKM	9.000
NBd Nationale Bewegwijzeringsdienst	SRSRF03018	Bewegwijzering F16	FKM	3.146
Openstaande verplichtingen kleine projecten SR				56.615.752

Bijlage B3 Aanmeldingen

In het voorjaar van 2017 vragen we de gemeenten nieuwe aanmeldingen voor subsidie voor kleine projecten in te dienen. Voor kleine projecten wordt een budget van € 30 miljoen voor 2018 opgenomen in de begroting. In dit budget is rekening gehouden met verkeerseducatie. In de zomer van 2017 worden de aanmeldingen beoordeeld en in het najaar van 2017 worden de subsidiabele projecten ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

De bijgevoegde lijst is de stand van de nu nog openstaande aanvragen (stand per januari 2017). De aanmeldingen die in het eerste kwartaal van 2017 zijn beschikt, zijn nu ondergebracht in bijlage B2.

Aanvrager	Datum aanmelk	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Albrandswaard	dec-15	Realiseren fietsstraat Hoogvlietse Kerkweg	FKM	250.000	125.000	125.000				
Albrandswaard	dec-15	Educatie en Infra verkeersveilige Schoolomgeving	VV	125.000	62.500	62.500				
Albrandswaard	dec-15	30 km/h-zone Welhoeksedijk in Poortugaal	VV	100.000	50.000	50.000				
Albrandswaard	dec-15	30 km/h-zone Valkensteyn in Poortugaal	VV	100.000	50.000	50.000				
Albrandswaard	apr-15	Schoolroute Ronde Albrandswaardseweg - Albrandswaardsedijk	VV	80.000	40.000	40.000				
Totaal Albrandswaard					327.500	327.500	-	-	-	-
Barendrecht	dec-15	Verkeerseducatie Barendrecht 2017, 2018, 2019, 2020	VV	69.000	34.500	11.500	11.500			
Barendrecht	dec-15	P+R NS Station Barendrecht	FKM	580.000	290.000	145.000	145.000			
Barendrecht	dec-15	Fietsvoorzieningen noordoost/west zijde NS station	FKM	750.000	750.000	750.000				
Barendrecht	dec-15	Snelfietsroute F16 Bedrijventerrein oost	FKM	300.000	100.000	100.000				
Totaal Barendrecht					1.174.500	1.006.500	156.500	11.500	-	-
Brielle	apr-15	30 km/u-zone Rochus Meeuwiszoonweg	VV	355.000	6.250	6.250				
Brielle	apr-15	30 km/u-zone Slagveld	VV	250.000	2.500	2.500				
Totaal Brielle					8.750	8.750	-	-	-	-
Capelle aan den IJssel	apr-15	Fietsstalling metrohalte Slotlaan	FKM	21.000	21.000		21.000			
Capelle aan den IJssel	dec-15	Fietspad Slotlaan - nieuwe route	FKM	365.355	180.000	180.000				
Capelle aan den IJssel	dec-15	Kruispunt Rivierweg - Fluiterslaan	VV	435.000	108.750	108.750				
Capelle aan den IJssel	dec-15	Kruispunt Rivierweg - Reigerlaan	VV	871.000	217.750	217.750				
Capelle aan den IJssel	dec-15	Kruispunt Rivierweg - Meeuwensingel	VV	314.000	78.500	78.500				
Totaal Capelle aan den IJssel					606.000	585.000	21.000	-	-	-

Aanvrager	Datum aanmelk Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Delft	december-09	Verkeerscirculatie TU-Noord Mijnbouw straat	VMWS	468.000	234.000			234.000	
Delft	december-09	Verkeerscirculatie TU-Noord Poortlandplein	VMWS	1.324.840	710.000			710.000	
Delft	maart-13	Fietsstroken Dijkhoornsew eg	FKM	60.000	30.000	30.000			
Delft	maart-14	Innovatief modulair fietsparkeren stationsgebied Delft 17a, b, f	FKM	3.865.000	1.913.336	1.913.336			
Delft	maart-14	Verbeteren autobew egw ijzering Delft (w estelijk deel)	VMWS	140.000	70.000	70.000			
Delft	december-15	Fietsstrook Havenstraat tegenrichting	FKM	70.000	35.000	35.000			
Delft	december-15	Verbeteren autobew egw ijzering Delft, deel 3, objectbew egw ijzering	VMWS	60.000	30.000	30.000			
Delft	december-16	Fietsstraat Abtw oudsew eg (BBV)	FKM	562.500	408.512	408.512			
Delft	december-16	Fietsstraat Zuideinde/ Hooikade (BBV)	FKM	320.000	232.398	232.398			
Delft	december-16	Beatrixlaan-Van Foreestw eg (BBV)	VMWS	1.100.000	798.869	798.869			
Delft	januari-17	restant gemeentelijke projecten		130.000	130.000	130.000			
Totaal Delft				4.592.116	3.648.116	-	-	944.000	-
Den Haag	juni-09	Kempstraat	VV	1.000.000	440.000	440.000			
Den Haag	februari-11	Schoolroutes en schoolomgeving, diverse lokaties cluster UVP12-13	VV	131.120	65.560	65.560			
Den Haag	juni-11	Willem de Zwijgerlaan	VV	660.000	495.000		495.000		
Den Haag	februari-13	Vrijliggend fietspad Madesteinw eg	FKM	3.000.000	2.000.000	1.000.000	1.000.000		
Den Haag	maart-14	Herinrichting kruispunt Maartensdijklaan / Meppelweg	VV	300.000	150.000	150.000			
Den Haag	april-14	Fietsvoorzieningen Stationsw eg en Wagenstraat (sterfietsroute Rijsw ijk)	FKM	1.500.000	750.000	375.000	375.000		
Den Haag	december-14	Kw aliteit fietspaden 2015 (cluster)	FKM	365.000	182.500	182.500			
Den Haag	december-15	Kinderen Anders Naar School (KANS) 2017	VV	10.000	5.000	5.000			
Den Haag	december-15	Biking 2 school 2017	VV	70.000	35.000	35.000			
Den Haag	maart-15	Fietsstroken Waalsdorperw eg	FKM	850.000	200.000	200.000			
Den Haag	juni-15	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	3.250.000	825.000		825.000		
Den Haag	december-15	Fietsvoorzieningen Scheveningsew eg	FKM	400.000	200.000	200.000			
Den Haag	december-15	Kw aliteit fietspaden	FKM	665.000	182.500	182.500			
Den Haag	december-15	Fietsvoorzieningen Benoordenhoutsew eg	FKM	1.000.000	200.000	200.000			
Den Haag	december-15	Fietsvoorzieningen Soestdijkseplein	FKM	2.200.000	750.000	750.000			
Den Haag	december-15	Fietsvoorzieningen spoorw egonderdoorgangen Binckhorstlaan	FKM	500.000	150.000	150.000			
Den Haag	januari-16	Schoolomgevingen 2016/2017	VV	287.000	143.500	143.500			
Den Haag	januari-16	Blackspot aanpak 2017	VV	400.000	200.000	200.000			
Den Haag	december-16	Viaductw eg (BBV)	FKM	500.000	363.122	363.122			
Den Haag	december-16	Hildebrandplein (BBV)	FKM	100.000	72.624	72.624			
Den Haag	december-16	JanThijssenw eg (Nieuw e Tolbrug – gemeentegrens Den Haag) (BBV)	FKM	120.000	87.149	87.149			
Den Haag	december-16	Westvlietw eg ter hoogte van Park Nabij (BBV)	FKM	150.000	108.937	108.937			
Den Haag	december-16	A4 / Laan van Delfvliet (deels inclusief BTW) (BBV)	VMWS	1.094.185	1.094.185	1.094.185			
Totaal Den Haag				8.700.077	6.005.077	2.200.000	495.000	-	-
Hellevoetsluis	dec-15	Schoolroute en oversteek Nelson Mandelalaan	VV	40.000	20.000	20.000			
Totaal Hellevoetsluis				20.000	20.000	-	-	-	-
Krimpen aan den IJssel	dec-15	Herinrichting busstation en vergroting P+R (en nieuw e fietsenstalling)	FKM	300.000	187.500	187.500			
Totaal Krimpen aan den IJssel				187.500	187.500	-	-	-	-
Lansingerland	dec-15	Fietsvoorzieningen Berkelsew eg - route 5	FKM	613.500	307.000	307.000			
Lansingerland	dec-15	Fietsparkeren Zoro busbaan	FKM	60.000	60.000	60.000			
Lansingerland	dec-15	Fietsparkeren metrostations Lansingerland	FKM	300.000	300.000	300.000			
Lansingerland	dec-15	Verkeerseducatie Lansingerland 2017	VV	13.000	6.500	6.500			
Lansingerland	dec-15	30 km/uur-zone Noordeindsew eg (Berkel)	VV	191.400	19.000	19.000			
Totaal Lansingerland				692.500	692.500	-	-	-	-

Aanvrager	Datum aanmelk	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Leidschendam-Voorburg	februari-13	Verbindingsw eg Stompwijk	VV	7.452.000	539.250			539.250		
Leidschendam-Voorburg	april-14	Fietspaden Mgr. Van Steelaan	FKM	150.000	75.000	75.000				
Leidschendam-Voorburg	april-16	Duurzaam veilig bij herinrichten Rembrandlaan	VV	100.000	50.000	50.000				
Leidschendam-Voorburg	april-16	Duurzaam veilig bij herinrichten Irenelaan	VV	100.000	50.000	50.000				
Leidschendam-Voorburg	april-16	Fietsroute langs de Vliet Fietsstraat (mog. BBV)	FKM	220.000	-	-				
Leidschendam-Voorburg	december-15	Fietsparkeren Randstadrail station Voorburg 't Loo	FKM	116.000	58.000	58.000				
Leidschendam-Voorburg	december-15	Fietsverbinding Weigelia	FKM	350.000	175.000		175.000			
Leidschendam-Voorburg	december-15	Verkeersmaatregelen Damplein	VV	100.000	50.000	50.000				
Leidschendam-Voorburg	december-15	Herinrichting Nieuw straat te Leidschendam	VV	650.000	25.000	25.000				
Leidschendam-Voorburg		Restant gemeentelijke projecten		20.251	20.251	20.251				
Leidschendam-Voorburg	december-16	Vlietweg tussen de Broekweg en de De Ruyterstraat (BBV)	FKM	150.000	108.937	108.937				
Leidschendam-Voorburg	december-16	Vlietweg tussen de De Ruyterstraat en de Noordelijke Verbindingsweg (B)	FKM	70.000	50.837	50.837				
Totaal Leidschendam-Voorburg					1.202.275	488.025	175.000	539.250	-	-
Maassluis	apr-15	Fietsstalling halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM	116.000	116.000	116.000				
Maassluis	apr-15	P+R halte Maassluis west Hoekse Lijn	FKM	83.000	83.000	83.000				
Maassluis	apr-15	P+R halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM	105.000	105.000	105.000				
Maassluis	apr-15	Verkeerseducatie Maassluis 2017, 2018	VV	30.000	15.000	7.500	7.500			
Totaal Maassluis					319.000	311.500	7.500	-	-	-
Midden-Delfland	maart-13	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	100.000	75.000	75.000				
Midden-Delfland	februari-14	Herinrichting Woudseweg tot 30km-weg	VV	650.000	325.000		325.000			
Midden-Delfland	maart-14	Fietspad A4	FKM	150.000	75.000	75.000				
Midden-Delfland	december-16	Sportvelden Schipluiden – A4 (BBV)	FKM	956.854	782.225	782.225				
Totaal Midden-Delfland					1.257.225	932.225	325.000	-	-	-
Nissewaard	dec-15	OV-knoop Voorne Putten	OV	1.562.000	1.171.500	1.171.500				
Nissewaard	dec-15	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard	VV	793.618	396.809	396.809				
Nissewaard	apr-15	Schoolomgeving Nissewaard 2017, 2018	VV	100.000	50.000	25.000	25.000			
Nissewaard	dec-15	Verkeerseducatie Nissewaard 2017, 2018	VV	54.000	27.000	13.500	13.500			
Totaal Nissewaard					1.645.309	1.606.809	38.500	-	-	-
Pijnacker-Nootdorp	maart-12	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	200.000	100.000		100.000			
Pijnacker-Nootdorp	september-13	Koninkrijgsweg / Parallelweg overige maatregelen (fietsoversteek)	VV	1.200.000	800.000	400.000		400.000		
Pijnacker-Nootdorp	februari-14	Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	325.000	162.500	162.500				
Pijnacker-Nootdorp	februari-15	Verkeersveiligheidsplan Pijnacker-Nootdorp, maatregelen 2016 (cluster)	VV	120.000	90.000	90.000				
Pijnacker-Nootdorp	december-15	30 km/u- zone Berken- en Bomenbuurt	VV	750.000	110.279	110.279				
Pijnacker-Nootdorp	december-16	Hoogseweg (BBV)	FKM	750.000	544.683	544.683				
Totaal Pijnacker-Nootdorp					1.807.462	1.307.462	100.000	400.000	-	-
Ridderkerk	dec-15	Verkeerseducatie Ridderkerk 2017, 2018, 2019	VV	56.000	21.000	7.000	7.000	7.000		
Ridderkerk	dec-15	30 km/uur-zone Pruimendijk - Oostendam	VV	50.000	2.500	2.500				
Totaal Ridderkerk					23.500	9.500	7.000	7.000	-	-

Aanvrager	Datum aanmelk	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Rijswijk	april-14	Sterroute 4 fiets in asfalt - Rembrandtkade deel 2	FKM	200.000	100.000	100.000				
Rijswijk	april-14	Sterroute 4 fiets in asfalt - Steenlaan	FKM	300.000	150.000	150.000				
Rijswijk	april-14	Verkeersveilige inrichting hoofdwegen Rijswijk B. Generaal Spoorlaan	VV	3.025.000	600.000	600.000				
Rijswijk	december-15	Fietspad Van Rijnweg t/m Beatrixlaan (RijswijkBuiten - Oude Zwethpad)	FKM	340.000	170.000				170.000	
Rijswijk	december-15	Fietspad Lange Kleiweg t/m fietstunnel spoor (RijswijkBuiten - Oude Zwethpad)	FKM	340.000	170.000			170.000		
Rijswijk	december-15	Fietsstraat Kloosterlocatie (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten)	FKM	280.000	140.000		140.000			
Rijswijk	december-15	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2	FKM	1.585.000	792.500	180.000		612.500		
Rijswijk	december-15	Fietstunnel fietspad Prinses Beatrixlaan - Lange Kleiweg (onder spoor)	FKM	4.300.000	2.150.000			2.150.000		
Rijswijk	juni-16	Lange Kleiweg verkeersveiligheid nabij sportterrein en AZC	VV	40.000	20.000	20.000				
Rijswijk	juni-16	Snelfietsroute BBV Naaldwijk-Wateringen-Rijswijk deel S.W.Churchillaan	FKM	1.400.000	370.000	370.000				
Rijswijk	december-16	Delftweg (Broekmolenweg-Thijssenweg) (BBV)	FKM	2.500.000	2.043.740	2.043.740				
Rijswijk	december-16	Sir Winston Churchillaan (2 projecten, check op voorloperkosten PZH) (BBV)	FKM	1.400.000	1.016.742	1.016.742				
Totaal Rijswijk					7.722.983	4.480.483	140.000	2.932.500	170.000	-
Rotterdam	apr-15	Schoolomgeving Rotterdam 2017	VV	150.000	75.000	75.000				
Rotterdam	apr-15	Blackspot Jonker Fransstraat - Admiraal De Ruijterweg	VV	580.000	290.000		290.000			
Rotterdam	apr-15	Blackspot Terbregseweg - Hoofdweg - Boszoom	VV	200.000	100.000	100.000				
Rotterdam	dec-15	Fietspad Krabbendijkestraat - nieuwe route (501A)	FKM	300.000	150.000	150.000				
Rotterdam	dec-15	Blackspot Korte Stadionweg	VV	750.000	375.000	375.000				
Rotterdam	dec-15	Verkeersveiligheid schoolomgeving Rotterdam 2017	VV	150.000	75.000	75.000				
Rotterdam	dec-15	Verkeerseducatie Rotterdam 2017	VV	300.000	150.000	150.000				
Rotterdam	dec-16	Fietspad verlengde Willemsbrug - route 488	FKM	335.000	167.500	167.500				
Rotterdam	dec-16	Fietspad Molgedijk - route 479	FKM	25.000	10.000	10.000				
Rotterdam	dec-16	Fietspad Proveniersplein - Stationssingel - route 426	FKM	11.000.000	142.000	142.000				
Rotterdam	dec-16	Fietspad Eindstation Hoekselijn - route 8	FKM	104.000	52.000	52.000				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat	VV	275.000	137.500	137.500				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Heemraadssingel rotonde	VV	100.000	50.000	50.000				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Rooseveltweg-MLKingweg rotonde	VV	125.000	62.500	62.500				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Oudedijk-Willem Ruyslaan	VV	80.000	40.000	40.000				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Boszoom - Hoofdweg	VV	300.000	150.000	150.000				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Gordelweg	VV	125.000	62.500	62.500				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Schiedamseweg - Grote Visserijstraat	VV	151.151	75.000	75.000				
Rotterdam	dec-16	Blackspot Dorpsweg - Wolphaertsbocht	VV	561.965	280.000	280.000				
Rotterdam	dec-16	Fietsparkeren OV-haltes	FKM	75.000	37.500	37.500				
Rotterdam	dec-16	Fietstrommels 2017	FKM	300.000	150.000	150.000				
Totaal Rotterdam					2.631.500	2.341.500	290.000	-	-	-

Aanvrager	Datum aanmelk	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Schiedam	apr-15	Fietspad Beatrixlaan - route 412	FKM	407.000	203.500	203.500				
Schiedam	apr-15	Fietspad Schiedamseweg - route 413	FKM	723.000	362.000	362.000				
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Rotterdamsedijk - route 08	FKM	450.000	113.000			113.000		
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Horvathweg - route 415	FKM	326.000	82.000		82.000			
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	485.000	121.250		121.250			
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Nieuw e Damlaan - route 411	FKM	790.000	198.000		198.000			
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Vlaardingerdijk - route 08	FKM	600.000	150.000	150.000				
Schiedam	apr-15	Rotonde Lange Nieuw straat - Oranjestraat	VV	440.000	220.000		220.000			
Schiedam	apr-15	Rotonde Westfranklandsedijk - Admiraal De Ruyterstraat	VV	585.000	293.000		293.000			
Schiedam	apr-15	Blackspot Nieuw e Damlaan - Mgr. Nolenslaan	VV	90.000	45.000	45.000				
Schiedam	apr-15	Schoolomgeving Schiedam 2017, 2018, 2019	VV	240.000	120.000	40.000	40.000	40.000		
Schiedam	apr-15	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg	VV	160.000	80.000	80.000				
Schiedam	apr-15	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	VV	130.000	65.000	65.000				
Schiedam	apr-15	Rotonde Laan van Bol's - Van Beethovenlaan	VV	302.000	151.000	151.000				
Schiedam	dec-15	Fietspad Koemarkt - route 8	FKM	450.000	125.000		125.000			
Totaal Schiedam					2.328.750	1.096.500	1.079.250	153.000	-	-
Vlaardingen	dec-15	Verkeerseducatie Vlaardingen 2017, 2018, 2019	VV	60.000	30.000	10.000	10.000	10.000		
Vlaardingen	dec-15	Verleggen fietspad Marathonweg bij BP	VV	224.000	112.000	112.000				
Vlaardingen	jun-15	Overige maatregelen Marathonweg	VMWS	1.850.000	1.850.000	1.850.000				
Vlaardingen	jun-15	Fietspaden recreatiegebied Noordoever	FKM	800.000	800.000	800.000				
Totaal Vlaardingen					2.792.000	2.772.000	10.000	10.000	-	-
Wassenaar	juni-09	Inrichten 60 km/u wegen	VV	232.000	50.000	50.000				
Wassenaar	juni-11	Sluipverkeer Kerkehout/Kokhoornlaan	VMWS	400.000	200.000	200.000				
Wassenaar	juli-11	Asfalteren Storm van 's Gravesandweg	VV	350.000	145.000	145.000				
Wassenaar	mei-12	Fietsoversteek Hogeboomseweg/Jaagpad	FKM	50.000	25.000	25.000				
Wassenaar	februari-15	Inrichten veilige schoolzones (cluster)	VV	141.800	97.196	97.196				
Totaal Wassenaar					517.196	517.196	-	-	-	-
Westland	april-10	Poelzone, fietsbruggen (Vlotwatering) (cluster)	FKM	674.882	337.441	337.441				
Westland	februari-12	School-thuisroute Arckelweg	VV	300.000	150.000	150.000				
Westland	februari-12	Fietsvoorzieningen Lange Kruisweg	VV	1.008.000	504.000	504.000				
Westland	maart-13	2e Verkeersontsluiting bedrijventerrein Teylingen te 's-Gravenzande	VV	1.225.000	612.500	612.500				
Westland	maart-13	Verkeersmaatregelen Boomwatering (cluster)	VV	2.569.163	499.803	499.803				
Westland	maart-14	Aanleg rotonde kruising Haagweg / Molenweg	VV	1.260.000	945.000	945.000				
Westland	maart-14	N223-Noordlieweg/Oostbuurtseweg, incl. verbreding Noordlieweg	VV	630.000	315.000	315.000				
Westland	maart-14	Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan	VV	909.000	454.500	454.500				
Westland	april-14	School-thuisroute 3e fase (Cluster)	VV	604.303	134.211	134.211				
Westland	maart-15	Bochtverbreding en aanleg uitwijkstroken Noordlieweg	VV	650.000	325.000	325.000				
Westland	december-15	School thuis route (cluster 4)	VV	700.000	350.000	350.000				
Westland	december-15	Aanpassingen kruispunt Kruisbroekweg / Kruisweg	VV	220.000	165.000	165.000				
Westland	december-16	Middel Broekweg (BBV)	FKM	1.750.000	1.111.237	1.111.237				
Totaal Westland					5.903.692	5.903.692	-	-	-	-

Aanvrager	Datum aanmelk	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Westvoorne	dec-15	30km/uur-zone dorpscentrum Oostvoorne	VV	-	12.500	12.500				
Totaal Westvoorne					12.500	12.500	-	-	-	-
Zoetermeer	mei-10	Ontsluitingsweg Nutricia	VV	200.000	100.000		100.000			
Zoetermeer	april-13	Kruising Van Aalstlaan / Dumeelaan / Gaardedreef	VV	100.000	75.000	75.000				
Zoetermeer	april-13	Reconstructie schoolomgeving Annie M.G. Schmidtschool aan de Nescioh	VV	200.000	100.000	100.000				
Zoetermeer	maart-14	Maatregelen actieplan verkeersveiligheid/toplocaties fietsongevallen	VV	60.000	30.000	30.000				
Zoetermeer	april-14	Aanpassen fietspaden rotonde Van Stolberglaan/ Paltelaan	FKM	400.000	200.000	200.000				
Zoetermeer	oktober-14	Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg)	VMWS	450.000	300.000	300.000				
Zoetermeer	april-15	1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden	FKM	94.000	47.000	47.000				
Zoetermeer	april-15	Aanpassen fietsoversteek 3e Stationsstraat/Pigmentsingel	FKM	80.000	40.000	40.000				
Zoetermeer	april-15	Afronden project bromfietzers op de rijbaan	FKM	50.000	25.000	25.000				
Zoetermeer	december-15	Reconstructie Franklinstraat-Wattstraat	VV	190.000	95.000	95.000				
Zoetermeer	december-15	Verhoogde fiets en voetgangersoversteken (attentieverhoging)	VV	300.000	150.000	150.000				
Zoetermeer	december-15	Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat)	FKM	75.000	37.500	37.500				
Zoetermeer	december-15	Rondje Meerpolder	FKM	250.000	125.000	125.000				
Zoetermeer		Restant gemeentelijke projecten		-	-	-				
Zoetermeer	december-16	Oversteek fietspad over Natuursteenlaan/ Scheglaan /Lansingpad (BBV)	FKM	550.000	399.434	399.434				
Zoetermeer	december-16	Berkelseweg Tussen Katwijkse laan en Oostweg, 4e Stationsstraat/ Edels	FKM	400.000	290.498	290.498				
Zoetermeer	december-16	RandstadRailhalte Stadhuis	OV	3.500.000	1.753.000	1.753.000				
Zoetermeer	januari-17	Inrichten schoolzones	VV	200.000	100.000	100.000				
Zoetermeer	januari-17	Verkeersveiligheid wijkcentra	VV	150.000	75.000	75.000				
Totaal Zoetermeer					3.942.432	3.842.432	100.000	-	-	-
Prorail	december-15	Fietsparkeren NS station Moerwijk	FKM	121.000	60.500	60.500				
Prorail	december-15	Fietsparkeren NS station Rijswijk	FKM	849.000	424.500		424.500			
Prorail	december-15	Fietsparkeren NS station Ypenburg	FKM	412.000	206.000			206.000		
Prorail	december-15	Fietsparkeren NS station Zoetermeer oost	FKM	289.000	144.500				144.500	
Prorail	dec-15	Fietsparkeren NS station Rotterdam-Alexander	FKM	1.500.000	750.000		750.000			
Prorail	dec-15	Fietsparkeren NS station Schiedam	FKM	300.000	150.000	150.000				
Totaal Prorail					1.735.500	210.500	1.174.500	206.000	144.500	-
Provincie Zuid-Holland	januari-12	DVM Zuidvleugel Maatregelen Operationeel Verkeersmanagement BB27b	VMWS	312.297	143.683	143.683				
Provincie Zuid-Holland	jun-12	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	8.800.000	1.147.375	1.147.375				
Provincie Zuid-Holland	maart-14	Sterroute Voorburg/CBS	FKM	780.000	390.000	390.000				
Provincie Zuid-Holland	december-16	Kleinhoogt (BBV)	FKM	250.000	181.561	181.561				
Provincie Zuid-Holland	december-16	Pieter Bregmanlaan (BBV)	FKM	1.000.000	726.244	726.244				
Provincie Zuid-Holland	december-16	Verlengde Velostrada	FKM	4.500.000	860.000		860.000			
Provincie Zuid-Holland	december-16	Snelfietsroute Rotterdam-Gouda	FKM	4.700.000	500.000		500.000			
Provincie Zuid-Holland	december-16	Snelfietsroute F15 IJsselmonde	FKM	5.500.000	500.000		500.000			
Provincie Zuid-Holland	december-16	Middel Broekweg (BBV, zie ook Westland)	FKM	1.750.000	319.382	319.382				
Totaal Provincie Zuid-Holland					4.768.245	2.908.245	1.860.000	-	-	-
RWS	mei-12	DVM Zuidvleugel BermDRIP's RWS (BB27b2)	VMWS		249.622	249.622				
RWS	jan-12	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijksweg	VMWS	1.888.962	1.358.023	1.358.023				
Totaal RWS					1.607.645	1.607.645	-	-	-	-
Hoogheemraadschap Rijnland	december-15	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder	FKM	3.200.000	540.000	540.000				
Totaal Hoogheemraadschap Rijnland					540.000	540.000	-	-	-	-

Aanvrager	Datum aanmelding	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2017	2018	2019	2020	2021
Leiden	december-16	Plesmanlaan noordzijde/Bio Science Park (BBV)	FKM	2.000.000	1.452.489	1.452.489				
Leiden	december-16	Stimuleren E-fiets Leiden (BBV)	FKM	200.000	90.498	90.498				
Leiden	december-16	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (BBV)	OV	3.295.093	1.490.993	1.490.993				
Leiden	december-16	Deelfietssysteem Biosciencepark (BBV)	FKM	230.000	104.000	104.000				
Totaal Leiden					3.137.980	3.137.980	-	-	-	-
RET	december-16	Extra lift metrostation Vijfsluizen	OV	360.000	360.000	360.000				
Totaal RET					360.000	360.000	-	-	-	-
HTM/Rijswijk	december-16	Twee toegankelijke perrons Delftweg	OV	400.000	400.000	400.000				
Totaal HTM/Rijswijk					400.000	400.000	-	-	-	-
MRDH		Programma kleine projecten (*)			22.125.750		22.125.750			
MRDH	nov-15	Bleizo HOV-baan	OV	2.900.000	2.900.000		2.900.000			
MRDH	dec-16	Toegankelijkheid OV (stadstram) SR	OV	640.000	640.000	640.000				
MRDH	dec-16	Gereserveerde projecten haltetoeankelijkheid SGH	OV	900.000	900.000	900.000				
MRDH	dec-16	Verkeerseducatie MRDH 2017, 2018	VV	1.670.000	1.670.000	300.000	1.370.000			
MRDH	dec-16	Gereserveerde projecten Verkeersveiligheid	VV	300.417	294.502	294.502				
MRDH	dec-16	Gereserveerde projecten Fiets- en ketenmobiliteit	FKM	1.294.574	647.287	647.287				
MRDH	dec-16	Gereserveerde projecten DVM	VMWS	1.920.601	1.920.601	1.920.601				
MRDH	dec-16	ITS (BBV HGL)	VMWS	6.000.000	6.000.000	3.000.000	3.000.000			
MRDH	dec-16	Gedragsmaatregelen fiets (BBV HGL)	VMWS	600.000	401.045	401.045				
MRDH	dec-16	Gebieds- en werkgeversaanpak (BBV HGL)	VMWS	2.500.000	1.426.000	1.426.000				
MRDH	dec-16	Logistieke efficiency goederentransport (BBV HGL)	VMWS	238.000	118.000	118.000				
MRDH	dec-16	Beter Benutten Vervolg Stadsregio Rotterdam, zie bijlage C	VMWS	133.417.580	83.671.040	41.835.520	41.835.520			
Totaal MRDH					122.714.225	51.482.955	71.231.270	-	-	-
Eindtotaal					183.678.362	98.750.092	78.915.520	4.754.250	1.258.500	-
(*) € 30.000.000 minus samenwerkingsprojecten, verkeerseducatie MRDH, Bleizo HOV-baan, en al voor 2018 opgenomen SR-aanmeldingen										

Bijlage B4 Afgesloten projecten 2016

In 2016 is een groot aantal projecten gerealiseerd en financieel afgesloten. De aan gemeenten vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. Het is mogelijk dat hierbij projecten staan die ook nog bij de lopende verplichtingen zijn vermeld. Dat komt voor wanneer de vaststelling eind 2016 heeft plaatsgevonden, maar de eindfactuur nog niet is betaald.

Aanvrager	Project
Gemeente Albrandswaard	Aanp. route buslijn182 ALALO02825
Gemeente Barendrecht	DVM Zuidvleugel VRI onderligg. wegennet 37c (BB) 1e
Gemeente Barendrecht	Fiets in de Keten B'drecht 2014 BDBDK02891
Gemeente Barendrecht	Fietspad Oude Maaspad BDBDF02867
Gemeente Barendrecht	Verb. funct. verk.reg.cent. 42B (BB) B'drecht BDB
Gemeente Barendrecht	Verkeerseducatie Barendrecht 2015
Gemeente Capelle aan den IJssel	Extra objectcamera BB maatregel 46
Gemeente Capelle aan den IJssel	Haltetoeg.Capelle a/d IJssel CYCYH02855
Gemeente Capelle aan den IJssel	Haltetoegankelijkheid bushaltes De Linie de Duikerlaan
Gemeente Capelle aan den IJssel	Optimalisatie Algeracorridor fase 2 (BB) CYCYD0288
Gemeente Capelle aan den IJssel	Verb. funct. verk.reg.cent. (bb37C) en opt. Algeracorridor (BB46)
Gemeente Capelle aan den IJssel	Verk.camera's Capelle, Beter benutten maatreg. 42B
Gemeente Delft	abriwerkzaamheden halte Nwe Plantage in Delft
Gemeente Delft	Fietsaansluiting en fietsoversteek Vulcanusweg
Gemeente Delft	Fietspad Rotterdamseweg ts Polweg en Jaffalaan
Gemeente Delft	Kleine fietsveiligheidsmaatregelen
Gemeente Delft	Managementproject Stedelijke Distributie
Gemeente Delft	Uitbreiden fietsenstalling Coenderpark
Gemeente Delft	Verbeteren autobewegwijzering
Gemeente Delft	Verhoogde zebra Vrijheidslaan
Gemeente Den Haag - DSO	Haagse stadsfiets
Gemeente Den Haag - DSO	Stedelijke Distributie Den Haag BB40
Gemeente Den Haag - DSO	subsidie Biking2Skool 2014 en 2015
Gemeente Den Haag - DSO	subsidie KANS 2014 en 2015
Gemeente Den Haag - DSO	subsidie SP-verkeersparcours 2014 & 2015
Gemeente Den Haag - DSO	subsidie VLF 2014 en 2015
Gemeente Den Haag - DSO	Verb. verk.veiligh. kp Molenweg met B'kade D'kade
Gemeente Den Haag - DSO	Wisseling snelheidsdisplays
Gemeente Den Haag - DSB	aanpass. lijn 9 Wouwermanstraat - Vredenburg 2016
Gemeente Den Haag - DSB	aanpassen keerlus Madurodam slot 2016
Gemeente Den Haag - DSB	Diverse kleine scopewijzigingen
Gemeente Den Haag - DSB	Fietspad spoortunnel Hildebrandplein
Gemeente Den Haag - DSB	Fietsparkeren binnenstad DH - fietsenstalling Veerkade
Gemeente Den Haag - DSB	Fietsproject "Fietsroute Grote Marktstraat"
Gemeente Den Haag - DSB	Fietsvoorzieningen smalle deel Javastraat
Gemeente Den Haag - DSB	Handhaven Fietsdepot vanaf 2015
Gemeente Den Haag - DSB	Herinrichting Beeklaan
Gemeente Den Haag - DSB	Herinrichting kruispunt Valkenboslaan-Weimarstraat
Gemeente Den Haag - DSB	knooppuntontwikkeling DHC - fietsparkeren deel 1
Gemeente Den Haag - DSB	Kwaliteit fietspaden 2012 deel N
Gemeente Den Haag - DSB	Neherkade einddeclaratie
Gemeente Den Haag - DSB	Opt. kruisingen OVN-Aansluiting A12/Voorburg
Gemeente Den Haag - DSB	OV doorstroming VRI's / wegprofielen Den Haag
Gemeente Den Haag - DSB	plaatsing E-laadvoorzieningen in Haaglanden (C-Z)
Gemeente Den Haag - DSB	Schoolroutes en schoolomgeving Fahrenheitstraat UVP10-11
Gemeente Den Haag - DSB	subsidie lijn 15 deel Den Haag en Pijnacker deel 2
Gemeente Den Haag - DSB	subsidie lijn 9 Vredenburg - deel Fruitweg
Gemeente Den Haag - DSB	Uitfasering oude abri's
Gemeente Den Haag - DSB	Uitvoering lijn 9 deelprj. CS-Rijnstraat

Aanvrager	Project
Gemeente Den Haag - DSB	Verbetering schoolomgeving Den Haag (UVP 14/15)
Gemeente Den Haag	Plaatsing advertentie over "OV steeds beter"
Gemeente Den Haag	Fietsparkeren binnenstad Den Haag
Gemeente Hellevoetsluis	Toegankelijkheid Halteplaatsen 2015 HEHEH03019
Gemeente Krimpen a/d IJssel	Verb. funct. verk.reg.centraafkoop B&O BB maatregel 37C en 42B
Gemeente Lansingerland	30km/u-zone Sterrenweg
Gemeente Lansingerland	Fietsparkeervoorziening OV haltes Lansingerland LA
Gemeente Lansingerland	Fietsparkeren westpolder fase 3 (QWRV)LALAK02853
Gemeente Lansingerland	E-Biketraining Lansingerland
Gemeente Maassluis	Bushaltetoegankelijkheid 2015
Gemeente Maassluis	Verkeerseducatie Maassluis 2015
Gemeente Midden-Delfland	Fietssuggestiestroken Veenakkerweg (Den Hoorn)
Gemeente Midden-Delfland	OV-halte lijn 37 Heerenesse
Gemeente Midden-Delfland	Verkeersmaatregelen doorgaande route 2007
Gemeente Midden-Delfland	Verkeersveiligheidsprojecten gedragsbeïnvloeding 2009
Gemeente Midden-Delfland	Verkeersveiligheidsprojecten gedragsbeïnvloeding 2008
Gemeente Nissewaard	Verb. funct. verk.reg.centra. 42B (BB), verk.camera
Gemeente Nissewaard	Verkeerseducatie 2014 Spijkenisse SPSPE02858
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Bordbusters "De scholen zijn weer begonnen" 2016
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Campagneborden verkeersveiligheid
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Fietspaden Ruyven-Zuidpolder
Gemeente Ridderkerk	Fietsvoorz. Rijsingel-Kievitsweg - route 9 RIRIF02859
Gemeente Ridderkerk	Haltetoegankelijkheid 2011 RIRIH02546
Gemeente Ridderkerk	Haltetoegankelijkheid Ridderkerk 2015
Gemeente Ridderkerk	Reconstructie kruispunt Donkerslootweg-Vietlaan -route 03/497
Gemeente Ridderkerk	Verkeerseducatie Ridderkerk 2015
Gemeente Rijswijk	30 km-zone Stationskwartier
Gemeente Rijswijk	DVM Zuidvleugel : netwerkoptimalisatie
Gemeente Rijswijk	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Rijswijk
Gemeente Rijswijk	Fietspad S.W. Churchillaan
Gemeente Rijswijk	Fietspad 't Haantje
Gemeente Rijswijk	OV bushaltes Rijswijkcluster 2013/2014 fase IV
Gemeente Rijswijk	Oversteekplaats L. Kleiweg - Visseringln
Gemeente Rijswijk	Reconstructie Haagweg, Herenstraat
Gemeente Rijswijk	Uitbreiding fietsenstallingen Rijswijk
Gemeente Rijswijk	Uitbreiding fietsparkeercapaciteit woongebieden
Gemeente Rijswijk	Verbreiding Beatrixlaan + fietspad
Gemeente Rijswijk	Verkeerseducatie
Gemeente Rijswijk	Verkeerseducatie 2013c
Gemeente Rotterdam	3 Blackspots Hillelaan RDRDV01904
Gemeente Rotterdam	Aanleg ventweg Vierhavenstraat RDRDW02695
Gemeente Rotterdam	Blackspot 2e Rosestraat - Colosseumweg RDRDV02878
Gemeente Rotterdam	Blackspot Groene Kruisweg RDRDV02748
Gemeente Rotterdam	Blackspot Groeninx van Zoelenlaan- Akkeroord RDRDV02742
Gemeente Rotterdam	Blackspot Mathenessersijk - Mathenesserbrug - Math
Gemeente Rotterdam	Blackspot President Rooseveltweg-Marshallweg RDRDV
Gemeente Rotterdam	Blackspot Tienmorgenseweg - laan v. Nw Blankenbur
Gemeente Rotterdam	Doorstr. OV Str.w.-Ceintuurb. en adapt. RDRDO02845
Gemeente Rotterdam	Doorstroming OV maatregel 440 bushalte Rijnhaven (
Gemeente Rotterdam	Dynamische routebegeleiding 2e fase RDRDD02366
Gemeente Rotterdam	FidK, Meijersplein-Melanchtonweg-Bushalte Schelpwe
Gemeente Rotterdam	FidK, metrostation Pernis RDRDK02713
Gemeente Rotterdam	FidK, OV-haltes Oostpl. Eendr.pl. Dijkz, Leuveh. C
Gemeente Rotterdam	FidK, Willemsbrug-Prinsendam-Wilhelminaplein (BB)R

Aanvrager	Project
Gemeente Rotterdam	Fiets in de keten Kralingen-Crooswijk RDRDK02641
Gemeente Rotterdam	Fietsoversteken Kralingse Zoom (BB) RDRDF02839
Gemeente Rotterdam	Fietspad Crooswijkseweg - route 511RDRDF02881
Gemeente Rotterdam	Fietspad Groene Kruisweg (BB) RDRDF02837
Gemeente Rotterdam	Fietspad Maashaven o.z. (BB)
Gemeente Rotterdam	Fietspad Park 16-hoven Overschiese Kleiweg fase1 (
Gemeente Rotterdam	Fietspad Posthumalaan - route 5 RDRDF02729
Gemeente Rotterdam	Fietspad Rochussenstr. zuidzijde - route 420 RDRDF
Gemeente Rotterdam	Fietspad Stadionlaan- Sportlaan RDRDF02749
Gemeente Rotterdam	Fietspad Stieltjesplein (F16) RDRDF02726
Gemeente Rotterdam	Fietsparkeren metrostation Kralingse Zoom (BB) RDR
Gemeente Rotterdam	Fietsstraat Schulpweg (BB) RDRDF02840
Gemeente Rotterdam	Fietsstroken Jonker Fransstraat
Gemeente Rotterdam	Fietstrommels Rotterdam 2013 RDRDP02728
Gemeente Rotterdam	Fietsverbinding G.J. de Jonghweg RDRDF02842
Gemeente Rotterdam	Fietsverbinding Parkhaven
Gemeente Rotterdam	Haltetoegankelijkheid Beverwaardseweg RDRDH02684
Gemeente Rotterdam	Haltetoegankelijkheid Rotterdam 2015
Gemeente Rotterdam	Herinr busstation Rdam Alex. RDRDO02398
Gemeente Rotterdam	Inzet prj.onderst. BB 37C, 42B en 46
Gemeente Rotterdam	Molenvliet - route 484 RDRDF02875
Gemeente Rotterdam	Nieuwe bushaltes dienstregeling 2015 RDRDO03012
Gemeente Rotterdam	Open verkeersdata 44c (BB) RDRDD02816
Gemeente Rotterdam	P+R Kralingse Zoom RDRDM01098
Gemeente Rotterdam	Pettendijk BDU deel RDRDM02054
Gemeente Rotterdam	Pleinweg Zuidzijde - route 2
Gemeente Rotterdam	Realisatie keerlus Marconiplein SRSRM02590
Gemeente Rotterdam	Regelscenarios BB 37C, 42B en 46
Gemeente Rotterdam	Regionale P+R verwijzing RDRDC02577
Gemeente Rotterdam	Schakel Sydneystraat - Polderdwarsweg
Gemeente Rotterdam	Spinozaweg herprofilen en saneren blackspots RDR
Gemeente Rotterdam	Tekstdisplays, beter Benutten maatregel 46
Gemeente Rotterdam	Toegankelijke bushaltes ML Kingweg RDRDH02812
Gemeente Rotterdam	Uitv. Keizerswaard SRSRM02564
Gemeente Rotterdam	Verb. functioneren verkeerscentrales R'dam (BB-42A
Gemeente Rotterdam	Verbindingsspoor Marconiplein SRSRM02722
Gemeente Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2013 RDRDE02710
Gemeente Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2014 RDRDE02811
Gemeente Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2015
Gemeente Rotterdam	Verkenning stedenbaanstation Stadionpark (BB) RDRD
Gemeente Rotterdam	Vertragskosten keerlus Marconiplein SRSRM02755
Gemeente Schiedam	Fietspad 's-Gravelandseweg-Schieveste (route 414)
Gemeente Schiedam	Fietspaden 's-Gravelandseweg-Noord SCSCF01479
Gemeente Schiedam	Fietsstalvoorzieningen 2008 SCSCP02138
Gemeente Schiedam	Ontsluiting P+R Schieveste fase 1 SCSCC02012
Gemeente Schiedam	Poldervaartroute (excl.A20 Passage) (BB) SCSCF0276
Gemeente Schiedam	Poldervaartroute A20 passage (BB) SCSCF02806
Gemeente Schiedam	Rotonde Nieuwlandplein SCSCV01914
Gemeente Schiedam	Trampluss Proveniersbrug + fietspad 's Gravelandsew
Gemeente Schiedam	Verbeteren functioneren verkeersregelcentrale maatregelen 37c en 42B
Gemeente Maardingen	37C/42B systeemkoppeling Maardingen
Gemeente Maardingen	42B Plaatsing camera's (BB)
Gemeente Maardingen	aanloopsubsidie 37C/ 42B en eenmalige kosten (BB)
Gemeente Maardingen	Haltetoegankelijkheid Vdingen 2014 VLVLH02873
Gemeente Maardingen	Haltetoegankelijkheid Maardingen 2013 VLVLH02740
Gemeente Maardingen	Schoolzones 2011 VLVLV02535
Gemeente Maardingen	Verb. funct. verk.centrales BB42 keerscenario
Gemeente Maardingen	Verkeerseducatie Maardingen 2014 VLVE02872

Aanvrager	Project
Gemeente Wassenaar	Herinrichting Windlustweg
Gemeente Wassenaar	Inrichten veilige schoolzones
Gemeente Wassenaar	Kruispunt Zijdegeweg - Wittenburgerweg
Gemeente Wassenaar	Verkeersregelinstallaties N44
Gemeente Wassenaar	Verkeersveilh. en bereikbaarh. Wassenaarseslag
Gemeente Wassenaar	Violierenweg-Ter Weerlaan
Gemeente Westland	Aanschaf en plaatsen van fietsklemmen bushalte Ambachtsstraat- Gr. Woerdl.-Galgeweg Naaldwijk
Gemeente Westland	Poelzone, fietsbruggen fase 1a Vlotwateringbrug
Gemeente Westland	Poelzone, fietsbruggen fase 1b Brug bij de vispaaiplaats
Gemeente Westland	Poelzone, fietsbruggen fase 2a Duikers
Gemeente Westland	Poelzone, fietspad N211 - Groene schakel fase 2
Gemeente Westland	Poelzone, fietspad N211 Nw. Water fase 1a
Gemeente Westland	Reconstructie Middenzwet te Wateringen
Gemeente Westland	Rotonde Pijletuinenweg/ Middelbroekweg
Gemeente Westland	Rotonde Wateringveldsepalder
Gemeente Westland	Schoolthuisroute 2e fase Barendselaan / Voorstraat
Gemeente Westland	School-thuisroute 3e fase kruising Middelbroekweg- Zwethlaan
Gemeente Westland	Verk.maatreg. Boomawatering fase 5a Bochtverbreding Casembrootlaan 35
Gemeente Westland	verk.maatreg.Boomawatering fase 2 aanl. V.Ruijvenl
Gemeente Westvoorne	30km/u-zone Noordweg
Gemeente Zoetermeer	2e fase verwijderen obstakels in fietspaden/vervangen door fietsvriendelijke palen
Gemeente Zoetermeer	Aanpassen fietsoversteek Vaartdreef/Moliervaart
Gemeente Zoetermeer	aanpassen halte Zoetermeer CW/optimaliseren RR3&4
Gemeente Zoetermeer	Aanpassen Osvlaan ter hoogte van het CKC
Gemeente Zoetermeer	Bebording pleinen Mandelabrug
Gemeente Zoetermeer	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Zoetermeer (QW)
Gemeente Zoetermeer	Dynamisch parkeer verwijssysteem Dorpstraat
Gemeente Zoetermeer	Fietsenst. tramh. RR Z'meer deel 1
Gemeente Zoetermeer	Fietsenstallingen bushalte zoetermeer
Gemeente Zoetermeer	Fietslessen groepen 4 en 6
Gemeente Zoetermeer	Fietsst. tramh. RR Z'meer Fietskl. OV-halte Vweg
Gemeente Zoetermeer	gebiedsaanpak Z'meer fietsnetwerk bedrijventerrein
Gemeente Zoetermeer	Kruising Amerikaweg - Vorstiusrode
Gemeente Zoetermeer	Kruising Schoolstr., V. Dieslaan, Clauslaan, Stolberglaan
Gemeente Zoetermeer	Verbeteren fietsparkeren Dorpsstraat
Gemeente Zoetermeer	Verwijderen of aanpassen obstakels in fietspaden

Bijlage C Projectenlijsten Beter Benutten Vervolg

In 2016 zijn de meeste projecten vastgesteld die in aanmerking komen voor het programma Beter Benutten Vervolg. Het Rijk heeft aangegeven dat de geldstromen voor de programma's van de voormalige regio's gescheiden dienen te blijven.

De looptijd van het programma is tot eind 2017, met eventueel een kleine uitloop, mits door de Minister goedgekeurd.

BETER BENUTTEN VERVOLG HAAGLANDEN			investering excl BTW	Rijk 45,25%	MRDH	derden
HGL-BBV-001	Gebieds- en werkgeversaanpak	VMWS	€ 6.493.650	€ 2.922.143	€ 781.807	€ 2.789.700
HGL-BBV-002	Logistieke efficiency goederen transport	VMWS	€ 476.000	€ 210.000	€ 26.000	€ 240.000
HGL-BBV-004	Busplatform Den Haag Centraal	OV	€ 8.853.320	€ 4.006.027	€ 3.242.842	€ 1.604.451
HGL-BBV-005	P+R locaties	FKM	€ 16.510.200	€ 5.495.700	€ 1.584.000	€ 9.430.500
HGL-BBV-006/1	Snelfietsroute Midden-Delfland-Delft -Pijnacker-Zoetermeer	FKM	€ 4.869.354	€ 2.203.383	€ 1.143.016	€ 1.522.955
HGL-BBV-006/2	Snelfietsroute Leiden -Katwijk	FKM	€ 2.000.000	€ 904.977	€ -	€ 1.095.023
HGL-BBV-006/3	Snelfietsroute Naaldwijk-Wateringen-Rijswijk	FKM	€ 3.150.000	€ 1.425.339	€ 702.625	€ 1.022.036
HGL-BBV-006/4	Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag Spoorwijk	FKM	€ 600.000	€ 271.493	€ 164.253	€ 164.253
HGL-BBV-006/5	Snelfietsroute Vietroute	FKM	€ 2.990.000	€ 1.352.941	€ 590.388	€ 1.046.671
	Snelfietsroutes, gedragsbeïnvloeding	FKM	€ 600.000	€ 271.493	€ 129.552	€ 198.955
HGL-BBV-007	Beatrixlaan-Van Foreestweg	VMWS	€ 1.100.000	€ 497.738	€ 301.131	€ 301.131
HGL-BBV-008	A4 / Laan van Delfmied (deels inclusief BTW, aangepast 18-8-2016)	VMWS	€ 1.094.185	€ 535.864	€ 558.320	€ -
HGL-BBV-009	Pieken in fietsintensiteiten Jaffalaan (incl. BTW)	FKM	€ 3.472.700	€ 1.571.357	€ 950.671	€ 950.671
HGL-BBV-010	Stimuleren E-fiets Leiden	FKM	€ 200.000	€ 90.498	€ -	€ 109.502
HGL-BBV-011	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp	OV	€ 3.295.093	€ 1.490.993	€ -	€ 1.804.100
HGL-BBV-013	Deelfietsstelsysteem Biosciencepark	FKM	€ 230.000	€ 104.000	€ -	€ 126.000
HGL-BBV-020	ITS	VMWS	€ 9.132.231	€ 4.132.231	€ 5.000.000	€ -
Totaal			€ 65.066.733	€ 27.486.179	€ 15.174.606	€ 22.405.948
Gedragsbeïnvloeding (begrepen in de bovengenoemde budgetten)			€ 2.105.000	€ 1.311.991	€ 484.552	€ 308.457
	Clusterprogramma snelfietsroutes		€ 600.000	€ 271.493	€ 129.552	€ 198.955
	Verbeteren HOV verbinding Leiden-Leiderdorp		€ 200.000	€ 200.000	€ -	€ -
	Clusterprogramma PenR		€ 505.000	€ 150.000	€ 355.000	€ -
	Busplatform Den Haag Centraal		€ 550.000	€ 550.000	€ -	€ -
	Stimuleren E-fiets Leiden		€ 200.000	€ 90.498	€ -	€ 109.502
	Deelfietsstelsysteem Biosciencepark		€ 50.000	€ 50.000	€ -	€ -
Indien het programma gedragsbeïnvloeding groter wordt, bespreken partijen hoe aanvullende financiering geregeld kan worden						
Budgetten			I&M inclusief ITS, exclusief BTW			
				€ 27.486.179		
					€ 15.613.776	
					€ 11.000.000	
					€ 2.190.130	
					€ 2.423.646	
						€ 22.405.948
						€ 19.376.248
						€ 3.029.700

BETER BENUTTEN VERVOLG STADSREGIO ROTTERDAM						
Project-nummer	Projectomschrijving	Programmalijn	Investing totaal	Rijk (excl. btw)	MRDH excl. btw	Derden excl. btw
RTD-BBV-001	Patrouillerende berger op de ruit van Rotterdam	Rijgedrag	€ 1.591.200	€ 720.000		
RTD-BBV-002	Reisgedrag Spitnijen*	Reisgedrag	€ 3.097.000	€ 1.545.000	€ 765.000	€ 787.000
RTD-BBV-003	Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017	Reisgedrag	€ 26.730.000	€ 16.000.000		€ 8.000.000
RTD-BBV-004	Aanpak bezoeken 2015-2017	Reisgedrag	€ 5.341.000	€ 4.100.000		€ 800.000
RTD-BBV-005	Campagne Fledier 2015-2017	Reisgedrag	€ 1.586.000	€ 649.587	€ 200.000	€ 600.000
RTD-BBV-006	Verminderen hinder door incidenten regio Rotterdam	Rijgedrag	€ 4.640.480	€ 2.288.000		€ 1.872.000
RTD-BBV-008	Logistiek	Logistiek	€ 8.350.000	€ 3.305.785	€ 620.000	€ 3.730.000
RTD-BBV-009	Koepelplan Netw erkversterking	Netw erkversterking	€ 63.976.000	€ 26.300.000	€ 16.500.000	€ 15.653.000
RTD-BBV-012	N218 Stenen Baakplein	Netw erkversterking	€ 4.447.000	€ 700.000		€ 3.600.000
RTD-BBV-013	Vervolgacties fase 1a en 1b stakeholderaanpak Beter Benutten ITS (landelijk PvA; trekker regio Rotterdam)**	Rijgedrag	€ 242.000	€ 200.000		
RTD-BBV-014	Rijgedrag en doorstroming - Beïnvloeding Rijgedrag	Rijgedrag	€ 88.400	€ 40.000	€ 40.000	
RTD-BBV-015	Systeemsturing en ITS	Rijgedrag	€ 13.328.500	€ 5.850.000	€ 3.847.668	€ 2.402.332
			€ 133.417.580	€ 61.698.372	€ 21.972.668	€ 37.444.332

RTD-BBV-009 Koepelplan Netwerkversterking: TOP LIJST					
Bedragen x € 1.000,-					
projectnaam	Investering	I&M	MRDH	Derden	
OV-knoop Rotterdam - Alexander	10.360	4.660	3.050	2.650	
Koppeling fiets BMR - BAR-route	1.352	608	372	372	
Brielselaan - Doklaan	1.793	806	493	494	
Centrumas Rotterdam	3.515	1.570	950	995	
Fietsmaatregelen havengebied	1.065	479	292	294	
P+R Hoekselijn	1.058	476	291	291	
Fietsenstallingen bij OV	1.000	450	550		
Vijfsluizen	11.090	4.815	2.942	2.943	
totaal	31.233	13.864	8.940	8.039	

RTD-BBV-009 Koepelplan Netwerkversterking: GROSLIJST					
Bedragen x € 1.000,-					
projectnaam	investering	I&M	MRDH	Derden	
OV-knoop Blaak	3.700	1.700	400	1.600	
Poldervaartroute	1.240	558	341	341	
Vulcaanweg - Delflantsedijk	1.620	810	488	322	
Harmonielaan Barendrecht	3.500	1.530	765	1.205	
Sandelingenknop A16	700	315		385	
Brug Spijkenisshaven	2.795	826	662	1.307	
CV en OV Maasvlakte	3.485	1.568	958	959	
CV en OV Waal/Eemhaven	997	449	274	274	
CAR-route Suurhoffbrug	3.850	1.733	1.059	1.059	
Personen water RDM-Heijplaat	224	93	56	75	
Westfrankenlandsedijk	1.062	478	292	292	
Fietsparken binnenstad	660	170		490	
Last mile havengebied	300	135	83	83	
aanlegsteiger water taxi	115	75		40	
Station Schiedam centrum	1.500	675	825		
metrostation Vijfsluizen	1.000	450	550		
Watertaxi Schiedam	291	131	80	80	
totaal	27.039	11.696	6.832	8.511	

Bijlage D Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

In juli 2016 is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld. Onderstaande lijst geeft de actuele stand (januari 2017) weer van de projecten. In de loop van 2017 wordt een integrale actualisatie van de projectenlijst voorzien, welke kan dienen als onderlegger voor besluitvorming voor de status van projecten. De lijst in deze bijlage moet derhalve worden gezien als informatief.

Projecten in de realisatie-, planstudie- en verkenningfase

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving	Status januari 2017
OV	Realisatie	1	Ombouw Hoekse Lijn (A).	in uitvoering
OV	Realisatie	2	Eindhalte metrolijn E Den Haag Centraal (A).	gereed, financiële afronding
OV	Realisatie	3	Vervoersknoop BleiZo (F).	in uitvoering
OV	Realisatie	4	Aanleg tramlijn station Delft -TU Wijk (tram 19) (A).	in uitvoering
OV	Realisatie	5	Alexander (A).	in uitvoering, NOI nog niet
OV	Realisatie	6	Opwaarderen tramlijn 1 (Tanthof – Den Haag Centrum) (A).	projectbesluit medio 2017
OV	Realisatie	7	HOV-baan BleiZo (A).	uitvoering 2018
OV	Realisatie	8	Busstation Den Haag CS (F).	in uitvoering
OV	Planstudie	1	en capaciteit Rotterdam/Pijnacker (A).	projectbesluit maart 2017
OV	Planstudie	2	Verbetering OV-ontsluiting TU Wijk – Delft Zuid (F).	uitwerkingsfase, realisatie 2018
OV	Planstudie	3	Verbetering ontsluiting Rotterdam The Hague Airport op Meijersplein en in de richting van Delft/Rijswijk (F).	Afspraken over quick wins gemaakt, verkenning naar Mobility as a Service loopt, verbinding RTHA-Meijersplein onderdeel van marktplaats voor infrastructuur Verkeersonderneming en van fieldlab AVLIM
OV	Planstudie	4	OV-ontsluiting en realisatie Station Stadionpark (A+F).	Rotterdam voert studie uit
OV	Planstudie	5	Opwaarderen tramlijn 1 (Den Haag Centrum – Scheveningen) (A).	projectbesluit medio 2017
OV	Planstudie	6	HOV-verbinding tram Norkfolkterrein Scheveningen (A).	verkenning gereed medio 2017
OV	Planstudie	7	Busstation Zuidplein (A).	
OV	Planstudie	8	Capaciteit stationsplein Hollands Spoor (A).	
OV	Verkenningen	1	Internationale Zone; ontsluiting Binckhorst (A).	gestart als Schaalsprong OV Den Haag 2040
OV	Verkenningen	2	verdeling capaciteit Willemspoortunnel op LT (F).	
OV	Verkenningen	3	Visie op HOV Den Haag –Westland –Hoekse Lijn (A).	
OV	Verkenningen	4	Verbetering overstapstations Schiedam Centrum en Rijswijk (F).	
OV	Verkenningen	5	Verbetering HOV Rotterdam Zuid en Oeververbindingen Rotterdam (A).	gestart als OV Plan Rotterdam 2040
OV	Verkenningen	6	Programma Netwerk RandstadRail fase 2 (bredere tramvoertuigen en perrons) op lijnen 6, 12, 16 en 17 plus diverse capaciteitsknelpunten in centrum Den Haag (A).	besluit verkenning medio 2017
OV	Verkenningen	7	HOV Ridderkerk-Drechtsteden (R-net) (A)	Onderdeel PVE DAV-concessie PZH. Onderzoek naar voorkeursoplossing ter vervanging tramreservering samen met Ridderkerk in opstartfase
OV	Verkenningen	8	HOV-verbindingen Rotterdam Alexander–Zoetermeer, Rotterdam Alexander - Delft, Delft- Zoetermeer, lightrail Rotterdam Centrum - Zoetermeer (A).	gestart als Netwerkstudie Randstadrail Oostland
OV	Verkenningen	9	Station Schiedam Kethel (incl. tram) (F/A).	

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving	Status januari 2017
Auto	Realisatie	1	H6-weg Hoek van Holland.	
Auto	Realisatie	2	Aansluiting Vijfsluizen.	in uitvoering
Auto	Realisatie	3	A16 Rotterdam.	bijdrage in 2017
Auto	Realisatie	4	Blankenburgverbinding.	bijdrage in 2017
Auto	Realisatie	5	Rotterdamsebaan.	in uitvoering
Auto	Realisatie	6	Hooipolderweg.	in uitvoering
Auto	Realisatie	7	Steenen Baakplein.	in uitvoering
Auto	Realisatie	8	Verlengde Veilingroute (Lange Broekweg - Vielpolderplein).	uitvoering medio 2018
Auto	Planstudie	1	N14.	Planuitwerking vanaf 2017
Auto	Planstudie	2	Noordwestelijke Hoofdroute Den Haag.	
Auto	Planstudie	3	Nieuw Reijerwaard (IJsselmondse knoop).	
Auto	Verkenningen	1	knelpunten uit de Wegenstudie Haaglanden, Gebiedsverkenning Westland, Wegenstudie stadsregio Rotterdam, MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag:	
Auto	Verkenningen	2	Capaciteitsuitbreiding aansluiting Zoetermeer A12.	
Auto	Verkenningen	3	Bereikbaarheid Voorne Putten en Havengebied.	Verkenning uitgevoerd, gesprek over vervolgacties loopt nog.
Auto	Verkenningen	4	Verbreiding N57.	
Auto	Verkenningen	5	Aansluitingen A20 Maassluis-Vlaardingen.	Verkenning uitgevoerd.
Auto	Verkenningen	6	Ontsluiting Westland (centrale as en Bruinsmaknoop).	
Auto	Verkenningen	7	N209 bij Benthuizen verlengen richting N11.	
Auto	Verkenningen	8	Aansluitingen A15 en A29 inclusief capaciteit Ridderster West -> Noord.	
Auto	Verkenningen	9	Oeververbinding(en) Rotterdam en Krimpen (N210) (in relatie tot HBAC).	
Auto	Verkenningen	10	Doorstroming/leefbaarheid A44/N44 (tunnel Wassenaar?).	Wassenaar start verkenning in 2017
Auto	Verkenningen	11	Zuidelijke Randweg Den Haag (doorstroming op deze bundel).	Den Haag neemt het mee met kruising Erasmusweg
Fiets	Realisatie	1	Voor diverse kleine fietsprojecten die op stapel staan wordt verwezen naar het IPVa	
Fiets	Realisatie	2	Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	3	Leiden-Katwijk (zuid)	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	4	Verlengde Velostrada Leiden - Den Haag	uitvoering 2018
Fiets	Realisatie	5	Naaldwijk-Wateringen-Rijswijk-Den Haag	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	6	Binnenstad Den Haag-Spoorwijk-Rijswijk-Delft	uitvoering 2017
Fiets	Realisatie	7	Sterfietsroute Binnenstad-Wateringseveld-Wateringen	uitvoering 2018
Fiets	Realisatie	8	Ridderkerk)	uitvoering 2018
Fiets	Planstudie	1	Kruising A4 (exclusief kruising Vliet).	
Fiets	Verkenningen	1	Programma fietsverbindingen naar OV knooppunten	
Fiets	Verkenningen	2	Programma fietsenstallingen op OV-knooppunten.	
Fiets	Verkenningen	3	Programma fietsverbindingen, waaronder onderzoek naar relaties:	
Fiets	Verkenningen		• Binckhorst-Zoetermeer.	
Fiets	Verkenningen		• Leiden-Zoetermeer	
Fiets	Verkenningen		• Kruising Vliet van A4-route.	
Fiets	Verkenningen		• Delft – Rotterdam.	
Fiets	Verkenningen		• Vlaardingen – Rotterdam – Rotterdam Alexander.	
Fiets	Verkenningen		• Rotterdam Alexander – Lansingerland.	
Fiets	Verkenningen		• Kruising A20 (Hofpleinroute).	
Fiets	Verkenningen		• Hellevoetsluis – Rotterdam.	
Fiets	Verkenningen		• Kralingen – Rotterdam Zuid.	
Fiets	Verkenningen		• Hoek van Holland – Naaldwijk.	
Fiets	Verkenningen		• Naaldwijk – Vlaardingen.	
Fiets	Verkenningen		• Hoek van Holland – Den Haag (voornamelijk recreatief).	
Fiets	Verkenningen		• Hoek van Holland – Vlaardingen (voornamelijk recreatief).	
Fiets	Verkenningen		• Rotterdam.	

Bijlage E Afkortingenlijst

BDU	Brede Doeluitkering
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
OV	Openbaar Vervoer
P+R	Parkeer en Reis
RWS	Rijkswaterstaat
VAT-kosten	Kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
VV	Verkeersveiligheid