



**METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG**

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

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

Datum

26 maart 2020

Onderwerp

Ontwerpbegroting MRDH 2021

Geachte heer/mevrouw,

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

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

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

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

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

contactpersoon
Eveline Fokkema

ons kenmerk
68536

doorkiesnummer
088 5445 100

e-mail
e.fokkema@mrdd.nl

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

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

Zienswijze

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

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

MRDH begroting 2021

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

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

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

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

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

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

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

Kadernota MRDH begroting 2021

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

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

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

Drie programma's

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

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

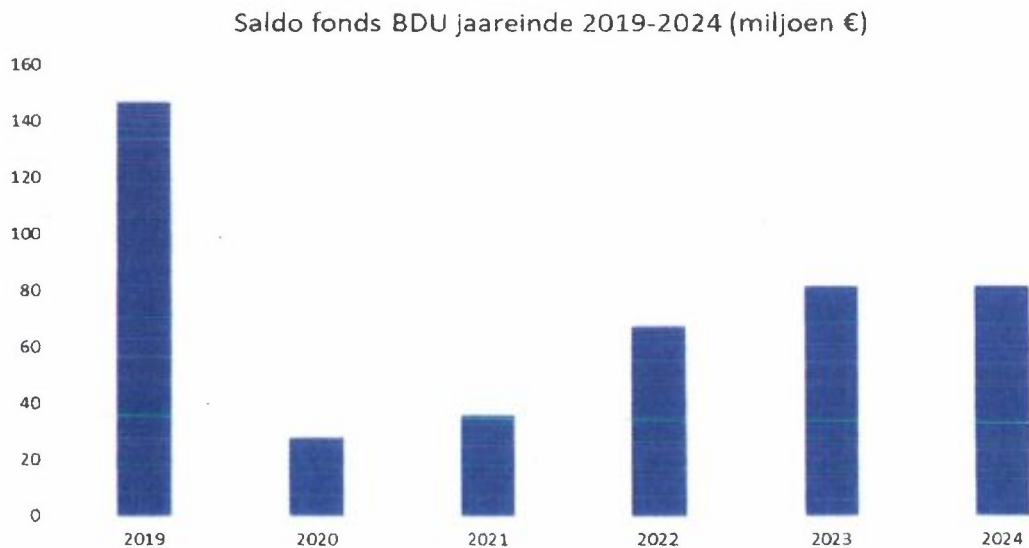
Voor de opgaven voor het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat betalen de 23 aan de MRDH deelnemende gemeenten een bijdrage van € 2,72 per inwoner. Een groot deel van deze middelen wordt beschikbaar gesteld aan de 23 gemeenten voor projecten die bijdragen aan de versterking van het economisch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

Ontwikkeling BDU saldo

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

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

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



Investeringsruimte onder druk

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

Begroting in een oogopslag

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

Vervolgtraject

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

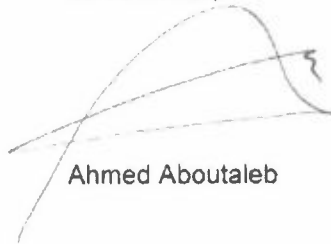
Het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

de secretaris,



Wim Hoogendoorn

de voorzitter,



Ahmed Aboutaleb

Ontwerp begroting 2021 en meerjarenbeeld 2022-2024

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Samen aan het werk!

Inhoud

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

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

Inleiding

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

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

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

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

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

Evaluatie MRDH

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

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

Werkplan

Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de strategische agenda. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 besloten om het strategisch deel van het Werkplan met ingang van 2017 te koppelen aan de doorlooptijd van de strategische agenda van de MRDH en daarmee niet meer jaarlijks uit te brengen. De concrete activiteiten worden met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de Jaarrekening en de Bestuursrapportages gemeld. De Begroting MRDH 2021 vervult zo ook de functie van Werkplan.

Kadernota MRDH begroting 2021

Op 6 maart 2020 heeft het algemeen bestuur de Kadernota MRDH begroting 2021 vastgesteld. Deze Kadernota heeft als uitgangspunt gediend voor het opstellen van deze begroting. In deze kadernota wordt onder meer ingegaan op het strategisch kader, de indeling van de begroting en de inwonerbijdrage. De inwonerbijdrage voor het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat bedraagt voor de begroting 2021 € 2,72. De Begroting 2021 gebruikt de doelstellingen uit de Strategische Agenda als strategisch kader.

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

Leeswijzer

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

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 7 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

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

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

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

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

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

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

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

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

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

De financiële structuur

De opgaven van de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (Vervoersautoriteit) worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast is er in 2021 nog een specifieke rijksbijdrage voor de no regret maatregelen CID Binckhorst.

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

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

Overbesteding

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

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



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

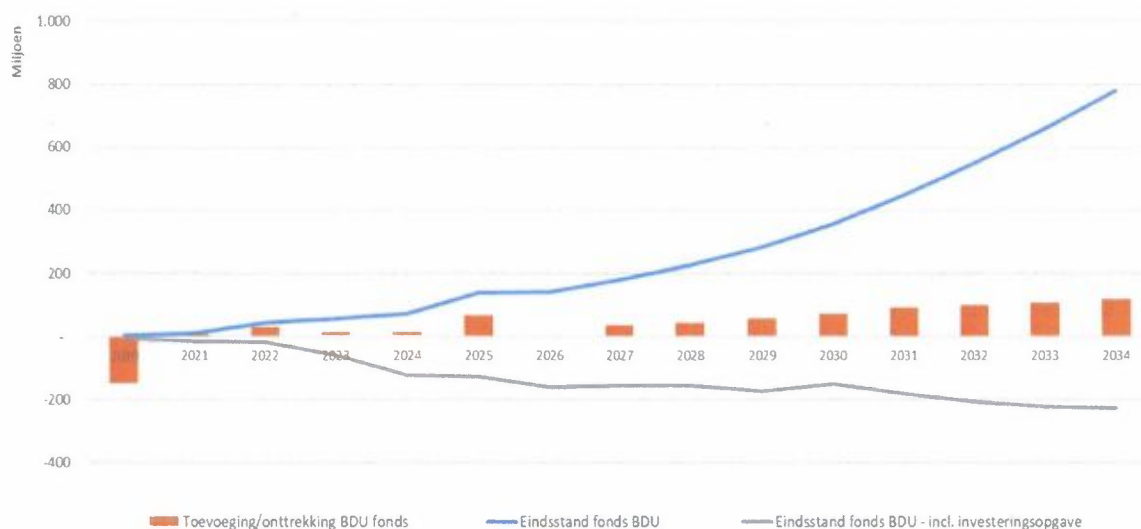
Meerjarenbeeld

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

Voor het financieel meerjarenbeeld BDU zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

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

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



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

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

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

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit

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

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

Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

Overhead

Conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording worden binnen de programma's de kosten van het directe personeel verantwoord. De overige apparaatslasten vallen onder de categorie 'overhead' en deze kosten worden apart, buiten de programma's om, verantwoord. De verdeelsleutel voor de overhead wijzigt niet ten opzichte van de Begroting 2020. Voor de verdeling van de salariskosten van de medewerkers van de stafbureaus en de overige bedrijfsvoeringskosten geldt een verdeelsleutel van 20% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% BDU. De doorbelasting van de centrale directiefunctie blijft bepaald op 50% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat / 50% BDU.

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

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

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

Hoofdstuk 2 Begrotingsprogramma's

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

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

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

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

Doel	Top-eis	Ambitie in 2025 t.o.v. 2015
Concurrerende economie	- Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken - Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	- Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen/voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken	Toename van 10% voor 90% van de woongebieden
Kwaliteit van plekken	Gebruikerswaardering van de stedenbaanknopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen
De duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem (CO ₂)	Afname van 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	Afname van 10% voor het gehele OV-systeem

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

De centrale opgave in 2021 is het realiseren van het uitvoeringsprogramma UAB.

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

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

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

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

2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

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

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

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

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

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

2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

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

Contractbeheer OV concessies (assets, exploitatie en sociale veiligheid)

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

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

Met het uitvoeren van het concessiebeheer beogen we:

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

Programma SMARD (Slimme MobiliteitsAanpak Rotterdam Den Haag)

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

Projecten versnelling OV

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

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

2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg

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

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

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

2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

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

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

2.1.1.5 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

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

2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

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

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

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

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

2.1.2 Wat gaat het kosten?

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

Toelichting financiën

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

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

Exploitatie openbaar vervoer - Concessies

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

Exploitatie openbaar vervoer - Beheer en onderhoud infra

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

Apparaatslasten

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

Rente en marktconformiteits-opslag OV- bedrijven

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

Overige inkomsten

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

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

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

Hoofdpunten IPVa

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

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

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

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

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

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

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

2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Het realiseren van tramlijn 19B naar de TU Delft.
- De verhoging van de capaciteit van RandstadRail tussen Den Haag Centraal en Leidschenveen en het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid is in uitvoering.
- Het uitvoeren van de verlenging van de Hoekse Lijn tot het strand.
- Het uitvoeren van de frequentieverhoging van het samenloopdeel RandstadRail
- De reconstructie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam) is in uitvoering.
- Realiseren van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam.
- Realisatie haltevoorzieningen, fietsvoorzieningen, aanpassingen kruisingen en doorstromingsmaatregelen R-net lijnen 403, 404, 456, 455, 170 en 173.
- Uitvoering kwaliteitsverbetering minimaal 5 OV knooppunten.
- Fiets- en voetgangerstunnel station Delft Campus is gereed.
- Het verbeteren van het comfort en de veiligheid van het Basisnet fiets;
- Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsrouten netwerk, te beginnen met de routes Greenport Westland-Rotterdam, Den Haag-Pijnacker, Zoetermeer-Rotterdam, Delft-Rotterdam Alexander en Voorne-Putten.

2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk realiseren.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Realisatie intelligente Verkeersregelininstallaties (iVRI's)
- De reconstructie IJsselmondseknoop realiseren.
- Financieel bijdragen aan de Korte Termijn Aanpak van het gebiedsprogramma MoVe, waaronder maatregelen op de Algeracorridor, op Voorne-Putten en in Westland.

2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- realiseren van enkele aangewezen automatisch vervoer-projecten (AVLM) o.b.v. een technisch en financieel haalbaar plan, zoals de shuttle bij Leidsenhage, in Zoetermeer en Rotterdam The Hague Airport.
- Na Rotterdam The Hague Airport uitrollen van Mobility As A Service (MAAS) naar andere deelgebieden.
- Deelmobiliteit uitrollen als verbetering van de "last mile" naar woon- en werkgebieden.

2.2.1.4 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

De MRDH-samenwerking streeft naar nul verkeersslachtoffers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Uitvoeren van het regionaal uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
- Inzetten van verkeersleerkrachten op basisscholen in de regio.
- Inzetten van verkeerseducatiepakketten Totally Traffic, SchoolopSeef en dodehoek-lessen.

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten:						
<i>Projectkosten Verkeer</i>						
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	231.629.402	127.135.711	47.025.916	47.826.904	78.133.110	90.895.071
- Fiets- en ketenmobiliteit	17.836.486	35.631.316	19.741.059	11.941.672	9.591.417	9.656.750
- Verkeersveiligheid	9.685.892	15.323.512	12.606.848	6.073.977	7.756.750	6.949.583
Subtotaal Verkeer	259.151.780	178.090.540	79.373.824	65.842.553	95.481.277	107.501.404
<i>Projectkosten Openbaar vervoer</i>						
- Netwerk openbaar vervoer	79.907.030	91.233.080	27.886.693	22.381.208	22.806.750	28.960.727
Subtotaal Openbaar vervoer	79.907.030	91.233.080	27.886.693	22.381.208	22.806.750	28.960.727
<i>Apparaatslasten</i>						
- Directe kosten personeel	1.651.655	1.303.737	1.346.247	1.346.247	1.346.247	1.346.247
Subtotaal Apparaatslasten	1.651.655	1.303.737	1.346.247	1.346.247	1.346.247	1.346.247
Totaal lasten	340.710.465	270.627.356	108.606.763	89.570.008	119.634.274	137.808.379
Baten:						
Onttrekking fonds BDU/ mobiliteitsfonds	215.322.186	224.300.423	108.606.763	89.570.008	119.634.274	137.808.379
Overige inkomsten	125.388.279	46.326.934	0	0	0	0
Totaal baten	340.710.465	270.627.356	108.606.763	89.570.008	119.634.274	137.808.379
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Toelichting financiën

De onderdelen verkeersmanagement en wegenstructuur, Fiets- en ketenmobiliteit, Verkeersveiligheid en Netwerk Openbaar vervoer bestaan uit bestedingen voor grote projecten en kleine projecten. Voor de kleine projecten geldt dat bestedingen zijn opgenomen voor de nog lopende subsidieverleningen, subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, de aanmeldingen van projecten voor het IPVa en de ruimte binnen het subsidieplafond dat nog niet is ingevuld met projecten.

Verkeersmanagement en wegenstructuur

In 2020 wordt ruim € 80 mln. besteed aan de realisatie van de Rotterdamsebaan in de vorm een MRDH bijdrage en rijksbijdrage. Verder zal tijdens de begrotingsperiode worden gewerkt aan de realisatie van de no regret maatregelen CID Binckhorst. Hiervoor is € 59 mln. (rijksbijdrage en MRDH bijdrage) opgenomen gedurende 2020-2024. Daarnaast is in de periode 2020 t/m 2022 een reservering getroffen voor de Korte Termijn Aanpak van € 30 mln. (€ 10 mln. per jaar). Tevens is € 14 mln. opgenomen voor de uitvoering van het in 2019 gestarte programma Automatisch Vervoer Last Mile (AVLM).

Fiets- en ketenmobiliteit

In 2020 zal het fietsviaduct A4 bij Ypenburg worden opgeleverd. Daarnaast wordt in 2020 gestart met de uitvoering van het programma metropolitane fietsroutes. In december 2019 is in de BCVa besloten om € 20 mln. te reserveren voor de huidige begrotingsperiode voor dit programma.

Verkeersveiligheid

De begrotingen vanaf 2022 zijn nagenoeg nog niet gevuld met concrete projecten maar bevat de indicatieve raming vanuit het subsidieplafond kleine projecten. De relatief hogere begrotingen tot en met 2021 bevatten de nog lopende subsidieverleningen en de nieuwe aanmeldingen

OV netwerk

In de jaren 2020 t/m 2021 staat de realisatie gepland voor o.a de Hoekse Lijn (ruim € 41 mln.), Sebastiaansbrug, lijn 19, lijn 1, frequentieverhoging E-lijn, Samenloopdeel RandstadRail, aanpassing treinsporen station Schiedam i.v.m. viersporigheid en Hart van Zuid.

Apparaatslasten

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

Overige inkomsten

In 2020 ontvangt de MRDH de laatste rijksbijdrage voor de Rotterdamsebaan. Tevens leveren de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland in 2020 nog een bijdrage aan de realisatie van de Sebastiaansbrug.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs de doelstellingen voor het vernieuwen van de economie uit de strategische agenda. De doelen geven invulling aan de vragen *Wat willen we bereiken?* Per doelstelling staat beschreven *Wat gaan we daarvoor doen?* Vanuit het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt gewerkt aan de volgende zeven doelstellingen:

1. *Stimuleren van innovatie en economische groei*
2. *Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt*
3. *Goede digitale connectiviteit*
4. *Ruimte om te werken*
5. *Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor*
6. *Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties*
7. *Meer regionale samenwerking bij de energietransitie*

InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) met betrekking tot versterking van het Economisch Vestigingsklimaat. Daarom worden er jaarlijks afspraken gemaakt tussen IQ en MRDH over de inzet die IQ als regionale ontwikkelingsmaatschappij levert om de economie te versterken door innovatie te stimuleren en de verbinding met het bedrijfsleven te bekrachtigen. Dit wordt gedaan in samenwerking de Rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland, gemeenten, kennisinstellingen, bedrijven en de MRDH. Ondernemers zijn daarbij de belangrijkste doelgroep. Zij investeren en creëren de banen die de economie verder helpen.

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

Hierna volgt de uitwerking van deze zeven doelstellingen.

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

2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

Fieldlabs

De afgelopen jaren heeft de MRDH, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO geïnvesteerd in innovatie door te investeren in fieldlabs. Hierdoor zijn er veel innovatie plekken ontstaan door de hele provincie waar bedrijven, kennisinstelling en andere organisaties

samenwerken om technologische innovaties verder te brengen. In deze praktijkomgevingen wordt bijvoorbeeld gewerkt aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D printing. Aan de hand van maatschappelijke en economische opgaven zijn vier innovatieprogramma's ontwikkeld waarbij ondernemers worden gestimuleerd gebruik te maken van de mogelijkheden die de fieldlabs te bieden hebben. Het eerste programma SMITZH richt zich op de maakindustrie. Het tweede programma Energie & Klimaat richt zich op de verduurzamingsopgave. Het derde programma Zorgtechnologie richt zich op innovaties in die de zorg gaan ontlasten en het laatste programma Voedsel & Tuinbouw richt zich op innovaties die helpen bij het voeden van de provincie en het laten groeien van de tuinbouwsector.

Ondersteuning voor startende en groeiende bedrijven

Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Dat kan door het koppelen van vraag en aanbod, waarbij gemeenten als (mede)opdrachtgever optreden, testlocaties aanbieden en kunnen optreden als eerste klant.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Uitvoering en opschaling van de regionale innovatieprogramma's om meer bedrijven te betrekken bij de kennis en faciliteiten die Fieldlabs te bieden hebben.
- Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.
- Gemeenten ondersteunen bij het ontwikkelen van een aanpak voor een toekomstbestendig breed MKB.

2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijsprogramma's met toekomst en daarmee voor een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. De plek waar deze kruisbestuiving plaatsvindt is een campus. Samenwerking op deze campussen tussen bedrijven en kennisinstellingen wordt gestimuleerd om de impact van deze campussen te vergroten. Dit vindt plaats binnen de aanpak van het Human Capital Akkoord Zuid-Holland.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

Met zowel netwerkbijeenkomsten voor gemeenten en onderwijsinstellingen ondersteuning bij het nog beter laten functioneren van campussen wordt bijgedragen aan een betere aansluiting van onderwijs en e arbeidsmarkt in de metropoolregio.

2.3.1.3 Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Onderhouden en verder uitbreiden van het kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio. Dit doen we door de kennis

van de twee grote steden te delen met de andere 21 gemeenten en ze te helpen om deze kennis in te zetten, bijvoorbeeld voor het harmoniseren van de gemeentelijke regelgeving en het gemeentelijke beleid, zodat tempo gemaakt kan worden bij de aanleg van communicatienetwerken zoals glasvezel en 5G. Binnen het kennisnetwerk zorgen we ervoor dat bij de uitrol van 5G de zorgen die er in de samenleving zijn aandacht krijgen.

- Verbinden van experimenteellocaties digitalisering en 5G, zoals het Delft on Internet of Things fieldlab, het Living Lab Scheveningen en het Living Lab Sensible Sensor Reyerood. Daarbij zorgen we ook dat resultaten uit deze projecten regionaal gedeeld worden.

2.3.1.4. Doelstelling: Ruimte om te werken

Ondernemers willen de beste plek voor hun onderneming. Hoe kunnen we hen dan winnen voor de metropoolregio? Aan welke ruimte is behoefte. Aan de hand van dit soort vragen brengt de MRDH advies uit aan gemeenten over ontwikkelingen op bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden. De provincie Zuid-Holland heeft de uiteindelijke bevoegdheid om bestemmingsplannen met ontwikkeling van nieuwe en bestaande werklocaties te aanvaarden.

Samen met de provincie Zuid-Holland werken we vervolgens aan het realiseren van gebieden waar wonen en werken gecombineerd zijn. De vraag hiernaar wordt steeds groter. We richten ons hierbij op zowel grootstedelijke locaties, als op meer landelijke locaties in de metropoolregio. De focus ligt op de werklocaties met grote regionale impact.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

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

2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor

Onze regio heeft veel te bieden: mooie, grote binnensteden, talloze historische dorps- en stadskernen, afwisselende polderlandschappen en kilometers duin, strand en zee. De kunst is om meer bezoekers daarvan te laten genieten en tegelijkertijd de rust en ruimte te behouden. Bereikbaarheid is belangrijk, net als bekendheid van de gebieden. Vrijtijdseconomie draagt bij aan de economische positie van het MRDH-gebied door onder andere een toegevoegde waarde te leveren aan de werkgelegenheid, aan het imago van de gemeenten met hun iconen, aan voorzieningen als wandel- en fietspaden, aan winkels, aan horeca. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag trekken de gemeenten samen op en delen kennis delen op het gebied van vrijetijdseconomie. Op basis van de sfeeergebiedeninventarisatie die in 2020 heeft plaatsgevonden ondersteunt de MRDH de gemeenten bij hun activiteiten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Ondersteunen van gemeenten die werken aan de kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.
- Faciliteren van het regionale netwerk Vrijtijdseconomie.

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

We willen bijdragen aan de gebalanceerde ontwikkeling van woon-en werklocaties nabij het OV. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling en werklocaties.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

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

2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

Met de juiste kennis en ervaring is een versnelling van de energietransitie mogelijk. Kennisdeling is dan ook een belangrijke succesfactor. Zo zijn er gemeenten die veel ervaring hebben met aardwarmtebronnen. En er zijn gemeenten die deze kennis hard nodig hebben. Hetzelfde geldt voor het delen van kennis over verduurzaming van kantoren- en bedrijventerreinen. Of over energiezuinige mobiliteitsoplossingen voor een wagenpark. Het energienetwerk van de 23 gemeenten is het ideale platform om kennis te delen en inspiratie op te doen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2021?

- Bieden van ondersteuning aan het netwerk van gemeenten dat werkt aan de energietransitie.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	3.276.426	3.118.534	4.089.661	4.089.661	4.089.661	4.089.661
Subsidie InnovationQuarter	937.000	873.192	0	0	0	0
Subtotaal directe kosten personeel	935.175	944.992	975.886	975.886	975.886	975.886
Totaal lasten	5.148.601	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
Baten:						
Inwonerbijdrage	4.757.485	4.906.718	5.028.047	5.028.047	5.028.047	5.028.047
Bijdragen gemeenten	48.996	30.000	37.500	37.500	37.500	37.500
Bijdragen EU	60.446	0	0	0	0	0
Totaal baten	4.866.927	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
Resultaat voor reservemutaties	-281.674	0	0	0	0	0
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	281.674	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Toelichting financiën

De Begroting 2021 bestaat voor € 4.089.661 uit programmakosten en voor € 975.886 uit directe kosten personeel. Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert binnen deze kaders de begroting uit en verantwoordt zich hierover.

Programmakosten

De programmakosten van € 4.089.661 bestaan uit de volgende onderdelen:

- De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH de bevoegdheid om binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting cofinanciering beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Tevens worden uit dit budget samenwerkingsafspraken met InnovationQuarter en YES!Delft bekostigd.
- Projectontwikkeling voor het realiseren van de programmadoelstellingen;
- Programma-overstijgende opgaven, waaronder:
 - Regioverkenning: jaarlijkse actualisering van een regionale dataset op het gebied van Economie en verkeer en vervoer.
 - Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid.

Deze programma-overstijgende ondersteuning komt – in lijn met de door te belasten apparaatslasten – voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU middelen.

Directe kosten personeel

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat, met uitzondering van de overhead functies. De stijging van het budget in 2021

ten opzichte van de begroting 2020 is het gevolg van verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2020 met € 0,04 (Kadernota MRDH Begroting 2021) naar € 2,72 per inwoner; voor 2021 is dat een totaalbedrag van € 6.501.075. Van die € 2,72 per inwoner wordt maximaal € 1,14 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,58 wordt ingezet voor de bekostiging van de programmaopgaven en de gemeentelijke projecten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Van de totale inwonerbijdrage van € 6.501.075, wordt € 1.473.028 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende inwonerbijdrage van € 5.028.047 verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende bijdragen.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

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

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

3.1 Algemene dekkingsmiddelen

De MRDH begroting kent de volgende algemene dekkingsmiddelen:

1. Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)
2. Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat
3. Financiering

BDU

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

In onderstaande tabel zijn de geraamde te ontvangen jaarbedragen binnen de kaders van deze begroting opgenomen op prijspeil 2020:

2019	2020	2021	2022	2023	2024
536.940.856	524.203.868	516.277.475	519.021.976	525.774.318	521.287.278

Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

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

Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2021 € 2,72. Daarvan mag maximaal € 1,14 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten (Kadernota MRDH begroting 2021). De totale bijdrage voor 2021 is geraamd op € 6.501.075. In hoofdstuk 7 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

De opbrengsten van de financieringsfunctie worden uitsluitend bepaald door de financiering ten behoeve van de OV-bedrijven, aan wie de MRDH één of meerdere concessies heeft verleend. De ontvangen rente wordt uitsluitend aangewend voor de bekostiging van de rente die de MRDH in dit kader moet betalen aan externe financiers. Daarnaast wordt aan deze OV-bedrijven een marktconformiteits-opslag in rekening gebracht, die in eerste instantie wordt aangewend voor de vorming van een risicoreserve financieringen en daarna uitsluitend beschikbaar is voor de bekostiging van de programma's verkeer en openbaar vervoer.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandvermogen en risico's).

3.2 Overhead

De overhead dient, conform het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV), apart te worden weergegeven van de programma's. Het doel van de aparte weergave is om

de overhead inzichtelijker te maken en organisaties onderling beter te kunnen vergelijken op hun uitgaven hieraan. In de programma's wordt alleen dat deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces. De definitie van overhead volgens het BBV luidt "alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces".

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

Het betreft hier zowel de personele als de materiële kosten.

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

- Alle functies binnen de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur;
- Overig management: secretaris-algemeen directeur, manager Economisch Vestigingsklimaat, manager Openbaar Vervoer, manager Verkeer;
- Overig secretariaat: secretariaat Economisch Vestigingsklimaat, secretariaat afdeling Verkeer en afdeling Openbaar Vervoer.

Zie voor een toelichting op het functiehuis hoofdstuk 4.5 paragraaf bedrijfsvoering. Daarnaast worden de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten ook tot de overhead gerekend.

Het niet toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het betreft alleen een andere manier van presenteren. De overhead wordt nog steeds betaald uit de rijksmiddelen BDU en de inwonersbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

De directe salariskosten van de medewerkers (inclusief management en secretariaat) van de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer worden ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU. De directe salariskosten (inclusief management en secretariaat) van de medewerkers van de afdeling Economisch Vestigingsklimaat komen ten laste van de inwonersbijdrage EV.

Net als in de Begroting 2020 wordt het relatieve formatiebudget van het primaire proces gebruikt om de salariskosten van de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur en de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten door te belasten. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% Economisch Vestigingsklimaat versus 80% Verkeer en Openbaar Vervoer. 20% van deze kosten komt daarmee ten laste van de Inwonersbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% van deze kosten komt ten laste van de BDU. De doorbelasting van de centrale directiefunctie blijft bepaald op 50% inwonersbijdrage Economisch Vestigingsklimaat / 50% BDU.

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

Overhead (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten:						
Personele overhead Va	2.998.838	2.694.956	2.788.990	2.788.990	2.788.990	2.788.990
Materiële overhead Va	2.457.018	2.414.643	2.400.800	2.400.800	2.400.800	2.400.800
	5.455.856	5.109.599	5.189.790	5.189.790	5.189.790	5.189.790
				0	0	0
Personele overhead EV	774.051	839.307	872.828	872.828	872.828	872.828
Materiële overhead EV	611.208	603.661	600.200	600.200	600.200	600.200
	1.385.259	1.442.968	1.473.028	1.473.028	1.473.028	1.473.028
				0	0	0
Totaal lasten overhead	6.841.115	6.552.567	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Onttrekking fonds BDU	5.104.100	5.075.116	5.189.790	5.189.790	5.189.790	5.189.790
Inwonerbijdrage EV	1.297.320	1.434.347	1.473.028	1.473.028	1.473.028	1.473.028
Totaal dekkingsbron	6.401.420	6.509.463	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818
Resultaat voor reservemutaties	-439.695	-43.104	0	0	0	0
Toevoeging reserve interne kwaliteitsverhoging	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserve Interne kwaliteitsverhoging	439.695	43.104	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

De stijging van de overheadkosten in de begroting 2021 ten opzichte van de begroting 2020 bestaat uit enerzijds de (geschatte) cao stijging van de salarissen en indexatie van de materiële apparaatslasten (huur etc.) en anderzijds een daling als gevolg van een organisatiewijziging. De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 4.5).

3.3 Vennootschapsbelasting

Per 1 januari 2016 is de MRDH belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (hierna Vpb) voor zover zij voor een van haar activiteiten een onderneming drijft. De MRDH heeft hiervoor grondig onderzoek verricht (in samenwerking met het Fiscaal Team van de gemeente Den Haag) en heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH. In de afgelopen jaren is er veelvuldig overleg gepleegd met de Rijksbelastingdienst.

Voor wat betreft de activiteit 'Treasury functie'² (het aantrekken en vervolgens uitzetten van leningen bij de vervoerders) heeft de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat deze activiteit voldoet aan de ondernemerscriteria en daarom in de Vpb-heffing wordt betrokken. Vanwege de wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag (Wet fido/Ruddo) laat deze activiteit een 'plus' zien, die op dit moment door de MRDH wordt toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Deze 'plus' wil de Rijksbelastingdienst belasten met Vpb. In dit verband gaat de Rijksbelastingdienst voorbij aan het feit dat de MRDH deze leningen verstrekt vanuit haar rol als Vervoersautoriteit en 'lender of last resort'. De vervoerders kunnen wel lenen bij banken, maar dan tegen (zeer) hoge rentepercentages. Om het openbaar vervoer

² Niet alleen de MRDH heeft met deze problematiek te maken, maar alle publiekrechtelijke organisaties (gemeenten, provincies, etc.) die externe leningen aantrekken om deze vervolgens weer uit te lenen met een marktconformiteitsopslag zullen met dit standpunt van de Rijksbelastingdienst te maken kunnen krijgen.

betaalbaar te houden is er voor gekozen om te lenen bij de MRDH. Daarnaast subsidieert de MRDH de in rekening gebrachte opslag weer via de concessie aan de vervoerders. De Rijksbelastingdienst kijkt echter niet naar de MRDH als geheel maar ziet de Treasury functie als aparte activiteit.

Gemiddeld bedraagt de risico-opslag ongeveer € 6 miljoen per jaar. De MRDH dient er rekening mee te houden dat van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet worden betaald. Dat wil zeggen ongeveer € 1,5 miljoen per jaar aan belastingafdracht. De MRDH zal via de geëigende weg bezwaar aantekenen tegen de aanslagen vennootschapsbelasting.

Tot het moment van een definitieve uitspraak (eventueel na een procedure bij de belastingrechter) leidt een eventuele belastingaanslag nog niet tot lasten voor de MRDH. Inmiddels zijn de aanslagen voor de jaren 2016 en 2017 ontvangen en betaald. Ter voorkoming van het oplopen van de belastingrente worden met ingang van het jaar 2018 de betreffende bedragen reeds in de aangifte opgenomen en zullen de aanslagen die dan volgen betaald worden. Zoals aangegeven zal bezwaar worden aangetekend.

Hoofdstuk 4 Paragrafen

4.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

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

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

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

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

1. De financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET;
2. Het verstrekken van bussenleningen op grond van de Verordening bussenleningen.

Financiering railinvesteringen

Eind 2016 heeft de MRDH besloten om de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en RET over te nemen van respectievelijk gemeenten Den Haag en Rotterdam, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Hierdoor blijven, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoersopgave in onze regio. Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet.

Bussenleningen

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

De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

Voor elke verstrekte lening wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van minimaal 60 basispunten (afhankelijk van solvabiliteit vervoerder) over de uitstaande leningen ingezet.

Voor meer informatie over de wijze waarop deze reserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde verloop daarvan wordt verwezen naar de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 4.3).

Samengevat wordt de financieringsbehoefte van de MRDH bepaald door de overgenomen financiering van de railinvesteringen en de financiering van de bussen, voor zover hiervoor door de MRDH leningen zullen worden aangetrokken.

In onderstaand overzicht is de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar opgenomen:

Financieringsbehoefte (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
OV-bedrijven	1.159.194.012	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230
Overbesteding	0	0	0	0	0	0
Totalen per jaar	1.159.194.010	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230

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

Financieringsfunctie (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten						
Rente OV-bedrijven	14.808.277	13.140.527	11.629.000	10.463.810	9.544.526	8.827.000
Totaal	14.808.277	13.140.527	11.629.000	10.463.810	9.544.526	8.827.000
Baten						
Rente OV-bedrijven	14.835.583	13.140.527	11.629.000	10.463.810	9.544.526	8.827.000
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.383.257	7.416.839	6.802.291	6.100.332	5.453.410	4.882.709
Totaal	22.218.840	20.557.366	18.431.291	16.564.142	14.997.935	13.709.709
Resultaat voor reservemutaties	-7.410.563	-7.416.839	-6.802.291	-6.100.332	-5.453.410	-4.882.709
Dotatie risicoreserve financieringen	7.383.257	7.416.839	1.474.292	0	0	0
Netto resultaat	-27.306	0	-4.737.658	-6.100.332	-5.453.410	-4.882.709

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

Schatkistbankieren

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

Renterisicobeheer

Het renterisico dat de MRDH op haar leningenportefeuille loopt, kan worden getoetst aan de renterisiconorm. Omdat de MRDH tot nu toe uitsluitend leningen heeft aangetrokken, die uit hoofde van de publieke taak in dezelfde omvang tegen dezelfde rentetypische looptijden worden uitgezet, is deze toetsing voor de MRDH (nog) niet relevant.

De renterisiconorm bedraagt voor 2021 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 107,6 miljoen. De MRDH voldoet naar verwachting meerjarig aan deze norm:

Renterisiconorm en renterisico's 2021-2024		Bedragen x € 1.000			
	2021	2022	2023	2024	
1a. Renteherziening op vaste schuld o/g					
1b. Renteherziening op vaste schuld u/g					
2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b)	-		-		
3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld					
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen					
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-	-	-		
5. Betaalde aflossingen	113.522	108.282	94.462	84.026	
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-	-	-		
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-		-		
Renterisiconorm					
8. Begrotingstotaal	537.813	516.836	539.569	547.591	
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%	
10. Renterisiconorm (8 x 9)	107.563	103.367	107.914	109.518	
Toets renterisiconorm					
10. Renterisiconorm	107.563	103.367	107.914	109.518	
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-		
11. Ruimte(+) Overschrijding (-): (10-7)	107.563	103.367	107.914	109.518	

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2021 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 44,1 miljoen. Naar verwachting wordt in 2021 aan deze norm voldaan:

Kasgeldlimiet 2021		Bedragen x € 1.000			
		kwartaal 1	kwartaal 2	kwartaal 3	kwartaal 4
Omvang korte schuld					
Opgenomen gelden < 1 jaar	-	8.488	-	9.354	
Schuld rekening courant	-	-	-	-	
Gestorte gelden door derden < 1 jaar	-	-	-	-	
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld	-	-	-	-	
Totaal netto vlottende schuld	-	8.488	-	9.354	
Vlottende middelen					
Contante gelden in kas	-	-	-	-	
Tegoeden in rekening courant	12.930		24.480		
Overige uitstaande gelden < 1 jaar					
Totaal vlottende middelen	12.930	-	24.480	-	
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld	12.930	-8.488	24.480	-9.354	
Toegestane kasgeldlimiet	44.101	44.101	44.101	44.101	
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet	57.031	35.613	68.580	34.747	
Begrotingstotaal	537.813				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,20%				
Kasgeldlimiet	44.101				

4.2 Verbonden partijen

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

Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur of het hebben van stemrecht.

Er is sprake van een financieel belang als de MRDH:

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

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

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

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

Naam	HTM Personenvervoer N.V.
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in HTM Personenvervoer N.V. van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2018: € 91.496.736
Vreemd vermogen	Per 31-12-2018: € 471.164.042
Financieel resultaat	Over 2018: € 3.548.537
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	RET N.V.
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam.
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2018: € 173.816.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2018: € 207.731.000
Financieel resultaat	Over 2018: € 5.645.000
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	De Verkeersonderneming (recente info volgt)
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	De Verkeersonderneming heeft als doel het bereikbaar maken en houden van de Rotterdamse haven, stad en regio door o.a. het ontwikkelen en tot uitvoering brengen van innovatieve concepten.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de stad, regio en havengebied van Rotterdam.
Deelnemende partijen	De Verkeersonderneming wordt aangestuurd door de Stuurgroep en bijgestaan door de Raad van Advies. De Stuurgroep bestaat uit het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat/RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de MRDH. De Raad van Advies wordt gevormd door de vertegenwoordigers van relevante partners voor de bereikbaarheidsopgave van de Rotterdamse regio, die niet in de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd. Dit zijn VNO-NCW West, MKB Rotterdam Rijnmond, Deltalinqs, Ect, KPN, Erasmus Mc, Vopak, Van der Ent, Topmovers, Breeman, CGI, Hogeschool Rotterdam.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	(Vice-)voorzitter bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is lid van de Stuurgroep.
de bekostiging van één formatieplaats (€ 105.000).	Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.
Eigen vermogen	Per 31-12-2016: € 249.519
Vreemd vermogen	Per 31-12-2016: € 32.600.527
Financieel resultaat	Over 2016: € 1.515
Risico's	Het risico bestaat dat de Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt beperkt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke gevallen goedkeuring van de Raad van Toezicht en de deelnemers van de Stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan.
Beleidsvoornemens	De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2020.

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

4.3 Weerstandsvermogen en risico's

Het begrip 'weerstandsvermogen'

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

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

Risico's algemeen

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

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

Normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en deze zijn daarom vrij goed meetbaar. Hierdoor kunnen ze worden gedekt door ofwel beheersmaatregelen ofwel het afsluiten van verzekeringen.

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat

De risico's die samenhangen met de taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt. In een uitgevoerde financiële risicoanalyse (2015) is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat. Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen euro (*apparaatslasten EV begroting 2016*) benodigd is. Dit kwam neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. Voor hetzelfde bedrag is daarom in 2015 de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat gevormd.

De apparaatslasten voor het programma EV bedragen in deze begroting € 2,45 miljoen. 1/23 deel daarvan komt neer op een bedrag van circa € 106.000. Per 31 december 2018 is nog weerstandcapaciteit beschikbaar in de vorm van een post onvoorzien binnen de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor een bedrag van € 78.000. In de tussentijd wordt geen aanpassing van de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat voorgesteld.

Weerstandsvermogen-ratio begroting 2021:

$$\text{Weerstandsvermogen ratio} = \frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit}}$$

Beschikbare weerstandscapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 178.000

Benodigde weerstandscapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 106.000

Weerstandsvermogen ratio: 1,68 (ruim voldoende)

Risico's programma's Vervoersautoriteit

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

Financiering OV-bedrijven

Zoals in hoofdstuk 4.1 (Financiering) reeds gemeld, heeft de MRDH in december 2016 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Dat brengt risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduid. Daaruit is geconcludeerd dat een reserve moet worden gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie heeft gegund aan voornoemde OV-bedrijven, dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht verwerft over de te financieren activa en dat het kredietrisico wordt beperkt doordat de afschrijvingen over door de MRDH goedgekeurde railinvesteringen en de rente over de daarvoor verstrekte leningen in de maandelijks door de MRDH te betalen concessievergoeding zijn opgenomen. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als "laag" geïdentificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

Ook heeft het algemeen bestuur van de MRDH na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen vastgesteld. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2020 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijks concessievergoedingen voor rail en bus bedragen gemiddeld € 30 miljoen. Uitgaande van een

worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 27 miljoen.

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden vanaf 2021 aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1.2). De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Financiering aan HTM, RET en EBS	1.159.194.012	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.336.324.010	1.374.940.187	1.291.303.364	1.209.509.542	1.127.893.719	1.047.484.896
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	868.610.606	893.711.122	839.347.187	786.181.202	733.130.917	680.865.183
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	290.583.403	254.788.399	195.627.844	140.509.340	99.095.135	67.333.047
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	23.246.672	20.383.072	15.650.228	11.240.747	7.927.611	5.386.644
Netto/gewogen risico (ondergrens € 27 miljoen) (A)	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	10.725.612	18.108.868	25.525.707	27.000.000	27.000.000	27.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.383.256	7.416.839	6.802.291	6.100.332	5.453.410	4.882.709
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	8.891.132	1.474.293	0	0	0	0

Hieruit blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten in 2021 zal worden bereikt.

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2021:

$$\text{Weerstandsvermogen ratio} = \frac{\text{Beschikbare weerstandscapaciteit}}{\text{Benodigde weerstandscapaciteit}}$$

Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven: € 27.000.000
 Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven: € 27.000.000
 Weerstandsvermogen ratio: 1 (voldoende)

Vennootschapsbelasting

Zoals in hoofdstuk 3.3 is weergegeven heeft de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat de hiervoor genoemde wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag die de MRDH in rekening brengt aan de vervoerders in de Vpb-heffing wordt betrokken. Gemiddeld bedraagt de risico-opslag ongeveer € 6 miljoen per jaar. De MRDH dient er rekening mee te houden dat van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet worden betaald. Dat wil zeggen ongeveer € 1,5 miljoen per jaar aan belastingafdracht. De MRDH heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH en zal via de geëigende weg bezwaar aantekenen tegen de aanslagen vennootschapsbelasting. Tot het moment van een definitieve uitspraak (eventueel na een procedure bij de belastingrechter) leidt een eventuele belastingaanslag nog niet tot lasten voor de MRDH. Als de MRDH uiteindelijk niet in het gelijk wordt gesteld, betekent dit dat het opbouwen van de benodigde risicoreserve financieringen ongeveer een jaar langer duurt en dat na deze periode structureel € 1,5 miljoen minder beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio. Zoals ook verwoord in de

beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen zal dan worden gekeken of binnen de wettelijke begrotingskaders de resterende BDU-middelen aangesproken kunnen worden. Indien dat onvoldoende mogelijk is, kan het bestuur besluiten om andere bestedingen ten laste van de BDU-middelen te verlagen en/of te vertragen. De in enig jaar nog niet bestede rijksbijdrage BDU betreft vreemd vermogen en van deze middelen kan geen reservevorming plaatsvinden. Er kan daarom geen weerstandsvermogen van deze middelen worden opgebouwd omdat er geen sprake is van eigen vermogen.

Overbesteding

Het IPVa geeft inzicht in de jaarlijkse stand van zaken van de infrastructurele projecten. Jaarlijks wordt in de begroting een meerjarige doorkijk opgenomen. Binnen deze meerjarige doorkijk kan er sprake zijn van overbesteding. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, maar altijd met de restrictie dat er na een periode van maximaal drie achtereenvolgende begrotingsjaren weer een positief saldo ontstaat in het daaropvolgende begrotingsjaar. Dit beleid sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hiervoor hanteert.

Overbesteding is in deze begroting niet aan de orde.

Beleidsnota

Het algemeen bestuur heeft op 12 juli 2019 de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen vastgesteld. Relevante onderdelen uit deze beleidsnota zijn verwerkt in deze paragraaf weerstandsvermogen.

Kengetallen

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

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

Kengetal	Voorlopige Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Netto schuldquote	148,3%	155,0%	186,4%	173,5%	148,7%	131,1%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-2,5%	-3,9%	-5,5%	-5,8%	-5,6%	-5,5%
Solvabiliteitsratio	1,4%	2,1%	2,4%	2,6%	2,8%	3,1%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,9%	1,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Opmerkingen

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

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

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

Bij de beoordeling van de in bovengenoemde tabel opgenomen kengetallen voor netto schuldquote en solvabiliteitsratio dient het volgende in aanmerking te worden genomen. Ruim 99% van de exploitatie van de MRDH vindt plaats binnen het fonds BDU Verkeer en Vervoer. Het per balansdatum aanwezige fondssaldo is daarnaast conform de bepalingen in het BBV als een vlottende schuld te beschouwen. Als gevolg daarvan zijn voornoemde kengetallen niet voor elk in de tabel opgenomen (begrotings-)jaar zonder meer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH.

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

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

Investerings

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

Afschrijvingen

Voor zover niet bij wettelijke bepaling geregeld, gelden de volgende uitgangspunten voor het afschrijvingsbeleid voor de materiële vaste activa, zoals vastgelegd in de Financiële verordening 2015 van de MRDH.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

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

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

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met maatschappelijk nut

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

- a. Maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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

Bedrijfsgebouw Westersingel

Eind oktober 2017 is de nieuwe huisvesting van de MRDH aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar.

Ten behoeve van de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag geïnvesteerd van € 1,2 miljoen. Deze investering wordt in 10 jaar afgeschreven.

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

Kapitaallast		2020	2021	2022	2023	2024
Bedrijfsgebouw		€ 123.750	€ 123.750	€ 123.750	€ 123.750	€ 123.750

Overige materiële vaste activa

Kantoorinventaris en ICT hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Als gevolg van de verhuizing naar het nieuwe pand in 2017 (zie hiervoor) moest in 2017 een nieuw datanetwerk worden aangelegd en nieuw meubilair worden aangeschaft tot een totaal bedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT gedaan. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem (projectadministratie en verdere digitalisering werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. De komende jaren vinden geen nieuwe investeringen plaats in ICT. In 2019 heeft vervanging van de hardware plaatsgevonden op basis van huur contracten waardoor geen afschrijvingslast ontstaat. Noodzakelijke eenmalige software updates in 2019 (o.a. document management systeem en vergadersysteem) zijn ten laste gebracht van de hiervoor ingestelde Reserve Interne kwaliteitsverhoging.

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT hardware in drie jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in 7 jaar.

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

In 2019 is er geïnvesteerd in meubilair en het terras. Voor de jaren 2020 en 2021 worden er investeringen verwacht in het kader van telefonie en vervanging van meubilair.

Investering	Investeringsbedrag	2020	2021	2022	2023	2024
Meubilair	€ 244.000	€ 106.000	€ 138.000	€ -	€ -	€ -
ICT	€ 45.000		€ 45.000			
Kapitaallast						
Meubilair		€ 5.300	€ 17.500	€ 24.400	€ 24.400	€ 24.400
ICT			€ 7.500	€ 15.000	€ 15.000	€ 7.500

Kapitaallast		2020	2021	2022	2023	2024
Overige materiële vaste activa		€ 79.222	€ 57.285	€ 50.430	€ 50.430	€ 50.430

Haltevoorzieningen

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

De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2019 bedraagt € 1.382.680.

Kapitaallast		2020	2021	2022	2023	2024
Haltevoorzieningen		€ 1.382.680				

Gronden

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

	Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving
1	Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
2	Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburgweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
3	Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
4	Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
5	Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
6	Rijswijk G 2984	Limpgerstraat/Limperstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
7	Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
8	Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
9	Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
10	Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
11	Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
12	Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
13	Rijswijk G 3009	Generaal Eisenhowerplein	Gemeente Rijswijk/Railin	MRDH (opstal)	wegen
14	Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
15	Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
16	Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
17	Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
18	Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
19	Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
20	Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
21	Veur B 9432	Burgemeester Banninglaan	St. Medisch Centrum Haag	MRDH (erfpacht)	openbaar vervoer

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

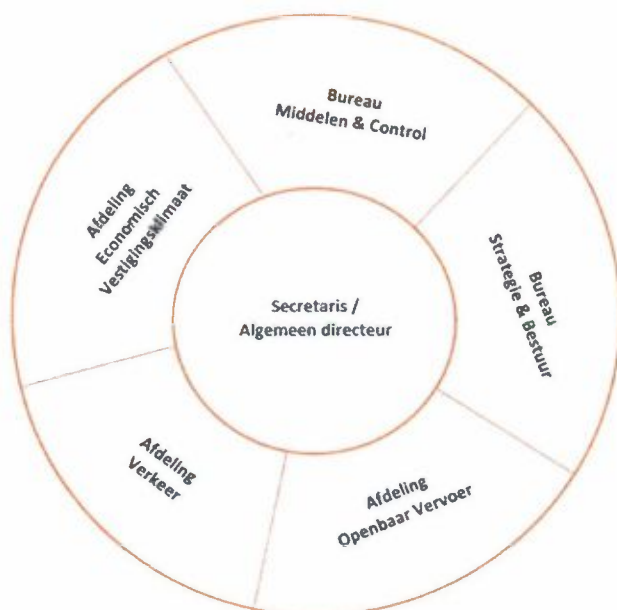
4.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

Voor de zomer van 2019 heeft het dagelijks bestuur het besluit genomen om een nieuwe topstructuur met een eenhoofdige directie te realiseren. Het zetten van de volgende stap in de ingezette organisatieontwikkeling, meer samenhangende en slagvaardige sturing, minder hiërarchie (meer eenheid van leiding en integraliteit), meer efficiency- en een effectievere taakverdeling met een scherper escalatiemodel waren beweegredenen voor het besluit. Dit na het doorlopen van het plan van aanpak en het adviestraject met de ondernemingsraad. Per 1 september 2019 is de organisatiewijziging geëffectueerd. De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Alle lijntaken van de MRDH zijn ondergebracht in de afdelingen Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Alle stafzaken van de MRDH zijn

centraal op concernniveau georganiseerd binnen de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur. De belangrijkste wijzigingen van de organisatiestructuur zijn het verhogen van de ambtelijke inzet van de secretaris-algemeen directeur, het verdwijnen van de functie directeur Vervoersautoriteit en het wijzigen van de functie directeur Economisch Vestigingsklimaat in de functie van manager Economisch Vestigingsklimaat. De directies zijn daarbij komen te vervallen. Alle managementposities waren per 1 september 2019 structureel ingevuld. Deze nieuwe topstructuur is in de begroting 2019 financieel verwerkt bij de tweede bestuursrapportage. In de begroting 2020 wordt deze wijziging financieel verwerkt bij de eerste bestuursrapportage 2020.

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



Secretaris-algemeen directeur

De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Dit blijft ongewijzigd. Het dagelijks bestuur heeft met de organisatiewijziging besloten om de ambtelijke inzet te verhogen van 0,8 fte naar 1,0 fte. Deze inzet wordt onveranderd gelijkelijk toebedeeld en komt daarmee voor 50% ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en voor 50% ten last van de BDU Verkeer en Vervoer.

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer

Binnen de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De functie van de directeur Vervoersautoriteit is als gevolg van de organisatiewijziging verdwenen. De eindverantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. De twee afdelingen tellen 49 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer. Het aantal fte in de begroting 2021 is met 3 fte gedaald ten opzichte van de begroting 2020. Dit komt door het verdwijnen van de functie directeur

Vervoersautoriteit, het verdwijnen van een directiesecretaresse functie, en het overhevelen van de functie strategisch adviseur naar bureau Strategie & Bestuur.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)

De functie van de directeur EV is als gevolg van de organisatiewijziging gewijzigd in een manager EV. De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat ligt bij de manager EV. Dit organisatieonderdeel telt 10 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur

De MRDH heeft twee bureaus op concernniveau voor de uitvoering van stafzaken: bureau Middelen & Control (BMC) en bureau Strategie & Bestuur (BSB). BMC omvat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control, informatiebeheer en facilitaire zaken/huisvesting. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie en onderzoek, bestuurs- en directieadvisering en -ondersteuning, communicatie/public affairs, juridische zaken en HRM. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is 28,6 fte. Het aantal fte overhead in de begroting 2021 is met 1 fte gestegen ten opzichte van de begroting 2020. De stijging komt door de overheveling van de strategisch adviseur functie van de voormalige directie Vervoersautoriteit naar BSB. Dit ter ondersteuning van het gehele management van de MRDH-organisatie. De salarissen van de medewerkers komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Reservering ontwikkelagenda

Er een ontwikkelagenda voor de verdere organisatieontwikkeling opgesteld die waarborgt dat de effecten van de nieuwe topstructuur op de rest van de organisatie slagvaardig worden opgevangen, gelet op de werking naar buiten en naar binnen, en dat met kracht wordt doorgewerkt aan de volgende fase van de schaa sprong van de organisatie. Er is 1 fte gereserveerd om desgewenst voor dit onderwerp in te zetten.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 2,72 (prijspeil 2021) wordt conform de afspraken (katernota MRDH begroting 2021) maximaal € 1,14 (prijspeil 2021) ingezet voor apparaatslasten.

Voor de salarislaster volgt de MRDH de cao gemeenten. De huidige cao betreft de periode tot en met 31 december 2020. Voor het jaar 2021 wordt rekening gehouden met een stijging van 2,8% in aansluiting met de macro economische verkenning 2020 (MEV 2020) van september 2019 van het Centraal Planbureau.

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

Onderdeel	Fte's 2020 (voor verwerking nieuwe topstructuur)	Fte's 2021	Begroting 2021
Secretaris-algemeen directeur	0,8	1,0	199.519
Bureau Middelen & Control	12,6	12,6	1.104.824
Bureau Strategie & Bestuur	15,0	16,0	1.647.305
Directie Vervoersautoriteit	3,0	0,0	0

Afdeling Verkeer	25,0	25,0	2.484.160
Afdeling Openbaar vervoer	24,0	24,0	2.333.029
Economisch vestigingsklimaat	10,0	10,0	1.183.594
Reservering ontwikkelagenda	0,0	1,0	74.674
Totalen	90,4	89,6	9.027.105

* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten

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

			Kostenverdeling					
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV		
Onderdeel	fte's	Kosten	Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer	Overhead BDU	Programma economisch vestigings-klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV	Verdeelsleutels
Personele apparaatslasten								
Secretaris-algemeen directeur	1,0	199.519			99.760		99.760	50/50
BMC en BSB	29,6	2.826.803			2.261.442		565.361	80/20
Vervoersautoriteit	49,0	4.817.189	3.043.154	1.346.247	427.788			100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.183.594				975.886	207.708	100
Totaal personele apparaatslasten	89,6	9.027.105						
Materiële apparaatslasten		3.001.000			2.400.800		600.200	80/20
Totalen		12.028.105	3.043.154	1.346.247	5.189.790	975.886	1.473.028	

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

Hoofdstuk 5 Financiële begroting

5.1 Overzicht baten en lasten

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

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

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar wordt verwezen naar hoofdstuk 2, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering). Lasten en dekking van de Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 3.2. De gespecificeerde onttrekking en toevoeging aan reserves is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2019-2024. Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2021 per taakveld (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	265.477.607	184.723.276	86.020.071	72.488.800	102.127.524	114.147.652
2.5 Openbaar vervoer	469.994.181	506.105.645	428.435.365	422.154.543	416.168.326	412.888.366
0.5 Treasury	14.808.277	13.140.527	11.629.000	10.463.810	9.544.526	8.827.000
3.1 Economische ontwikkeling	5.148.601	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
0.4 Overhead	6.841.115	6.552.567	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818
0.8 Overige baten en lasten	0	0	0	0	0	0
Totaal	762.269.780	715.458.733	537.812.801	516.835.518	539.568.741	547.591.382
Baten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	265.477.607	184.723.276	86.020.071	72.488.800	102.127.524	114.147.652
2.5 Openbaar vervoer	469.994.181	506.105.645	423.107.367	416.054.211	410.714.916	408.005.657
0.5 Treasury	22.191.534	20.557.366	18.431.291	16.564.142	14.997.935	13.709.709
3.1 Economische ontwikkeling	4.866.927	4.936.718	5.065.547	5.065.547	5.065.547	5.065.547
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.401.420	6.509.463	6.662.818	6.662.818	6.662.818	6.662.818
Totaal	768.931.668	722.832.468	539.287.093	516.835.518	539.568.741	547.591.382
Resultaat voor reservemutaties	6.661.888	7.373.735	1.474.292	0	0	0
Onttrekking aan reserves	721.369	43.104	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-7.383.257	-7.416.839	-1.474.292	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

5.2 Overzicht incidentele baten en lasten

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

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

Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves zijn in principe incidenteel van aard. Echter, er zijn ook verrekeningen met reserves die structureel van aard zijn. Binnen de MRDH zijn dat de verrekeningen met de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. De Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat bevat voornamelijk de nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat. Deze reserve heeft een langlopend karakter.

De grootste geldstroom, de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) betreft in principe een structurele geldstroom en daarmee een structurele baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt zijn daarmee ook structurele lasten. Wel kunnen er incidenteel middelen aan de BDU worden toegevoegd voor specifieke projecten. De hiermee samenhangende lasten en baten dienen dan wel als incidenteel aangemerkt te worden. Dat geldt ook voor de projecten, die uit Europese subsidiefondsen worden bekostigd.

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

Incidentele baten en lasten (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	380.573	0	0	0		0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	159.394.778	56.885.576	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000
3. Economisch Vestigingsklimaat	72.835	0	0	0		0
Overhead	439.694	0	0	0		0
Totaal	160.287.880	56.885.576	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	380.573	0	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	159.394.778	56.885.576	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000
3. Economisch Vestigingsklimaat	78.178	0	0	0		0
Totaal	159.853.529	56.885.576	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000
Resultaat voor reservemutaties	-434.351	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	721.369	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-7.383.257	-6.149.598	-1.474.292	0	0	0
Resultaat	-7.096.239	-6.149.598	-1.474.292	0	0	0

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Incidentele baat en last in 2019 betreft voornamelijk (€ 0,4 miljoen) de kosten van de omleiding buslijnen vanwege afsluiting maastunnel. Rotterdam vergoedt deze incidentele extra concessiebijdrage. Dit was tot en met 2019 aan de orde.

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van Rijk, provincie en gemeenten. Deze zijn als volgt te specificeren

Incidentele bijdragen van mede-overheden aan projecten (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
<i>Incidentele baten</i>						
Actieprogramma Regionaal OV (AROV)	5.702.133	5.843.642	0	0	0	0
Beter benutten	4.300.964	3.786.000	0	0	0	0
Bestuursovereenkomst Blankenburgverbinding	20.219.701	0	0	0	0	0
Korte termijn aanpak	3.826.034	0	0	0	0	0
Rotterdamse baan	115.151.147	43.304.855	0	0	0	0
Sebastiaansbrug	10.143.800	3.022.079	0	0	0	0
Onderzoek mobiliteitstransitie en het wegennet	0	29.000	0	0	0	0
No Regret pakket CID Binckhorst	0	900.000	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000
Overig	50.999					
Totaal	159.394.778	56.885.576	1.300.000	7.600.000	23.100.000	12.800.000

Economisch Vestigingsklimaat

De incidentele baten en lasten in 2019 betreffen het project "nul op de meter" (E=0). Dit project maakt onderdeel uit van het Europese Interreg programma en behelst de begeleiding van verenigingen van eigenaren (VvE's) binnen de particuliere woningvoorraad naar het nemen van duurzaamheidsmaatregelen. In 2019 is dit project afgerond.

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding

De begroting 2021 is opgesteld overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) provincies en gemeenten.

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

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

Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid

Financiering OV-bedrijven

Eind 2016 heeft de MRDH besloten om de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en RET over te nemen van respectievelijk gemeenten Den Haag en Rotterdam, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn vanaf 2016 de bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Hierdoor blijven, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio.

Daarnaast heeft de MRDH op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen ingesteld. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

De hieruit voortvloeiende financiële gevolgen worden nader toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering) en de daaraan verbonden risico's in hoofdstuk 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Overbesteding

De kaders voor een tijdelijk tekort op de BDU-middelen voor verkeer en vervoer zijn conform de wettelijke vereisten. Concreet betekent dit dat overbestedingstekorten zijn gelimiteerd op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren.

De voorliggende begroting 2021 laat geen overbestedingstekorten zien. Deze voldoet daarmee aan het hiervoor genoemde kader. Een verdere toelichting op de overbesteding is opgenomen in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Geprognosticeerde balanscijfers

ACTIVA	Voorlopige Jaarrekening 2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024
<u>Vaste activa</u>						
Materiële vaste activa	2.781.321	1.296.369	1.273.334	1.059.754	846.174	640.095
Machines, apparaten en installaties	1.382.680	0	0	0	0	0
Bedrijfsgebouwen	959.666	835.916	712.166	588.416	464.666	340.916
Overige materiële vaste activa	438.975	460.453	561.168	471.339	381.509	299.179
Financiële vaste activa	1.159.195.013	1.148.500.521	1.034.976.032	926.691.543	832.227.053	748.199.231
Financiering regionale OV-bedrijven (u/g)	1.159.194.012	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230
Deelnemingen	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001
Totaal vaste activa	1.161.976.334	1.149.796.890	1.036.249.366	927.751.297	833.073.228	748.839.325
<u>Vlottende activa</u>						
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	295.464.395	176.771.881	184.942.308	216.441.662	230.393.929	230.548.287
Rekening-courant 's Rijks schatkist	246.935.119	127.771.881	135.942.308	167.441.662	181.393.929	181.548.287
Debiteuren	2.657.144	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Belastingen	45.872.132	46.000.000	46.000.000	46.000.000	46.000.000	46.000.000
Overlopende activa	121.916.009	68.009.122	53.407.679	38.806.236	24.204.793	24.204.793
Nog te ontvangen bedragen overig	54.305.444	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000
Vooruitbetaalde kosten	67.610.565	53.009.122	38.407.679	23.806.236	9.204.793	9.204.793
Liquide middelen	-6.423.829	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Banksaldi	2.076.171	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Kruisposten	-8.500.000	0	0	0	0	0
Totaal vlottende activa	410.956.576	246.781.003	240.349.987	257.247.898	256.598.722	256.753.080
Totaal activa	1.572.932.911	1.396.577.893	1.276.599.353	1.184.999.195	1.089.671.949	1.005.592.405

PASSIVA	Voorlopige Jaarrekening 2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024
Vaste passiva						
Eigen vermogen	22.023.344	29.397.079	30.871.371	30.871.371	30.871.371	30.871.371
Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Egalisatiereserve EV (incl. res. bestemming)	3.771.371	3.771.371	3.771.371	3.771.371	3.771.371	3.771.371
Risicoreserve financieringen	18.108.869	25.525.708	27.000.000	27.000.000	27.000.000	27.000.000
Reserve interne kwaliteitsverhoging	43.104	0	0	0	0	0
Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer	1.160.252.620	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230
Financiering regionale OV-bedrijven (o/g)	1.159.174.308	1.148.499.520	1.034.975.031	926.690.542	832.226.052	748.198.230
Garantiesom abri's	1.078.312	0	0	0	0	0
Totaal vaste passiva	1.182.275.964	1.177.896.599	1.065.846.402	957.561.913	863.097.423	779.069.601
Vlottende passiva						
Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	33.186.124	33.300.000	33.300.000	33.300.000	33.300.000	33.300.000
Crediteuren	32.908.273	33.000.000	33.000.000	33.000.000	33.000.000	33.000.000
Belastingen	277.852	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Overlopende passiva	357.470.822	185.381.294	177.452.951	194.137.282	193.274.526	193.222.804
Fondsen	147.360.722	28.197.485	36.367.912	67.867.266	81.819.533	81.973.891
Te betalen kosten	209.960.100	157.183.809	141.085.039	126.270.016	111.454.993	111.248.913
Vooruitontvangen bedragen	150.000	0	0	0	0	0
Totaal vlottende passiva	390.656.947	218.681.294	210.752.951	227.437.282	226.574.526	226.522.804
Totaal passiva	1.572.932.911	1.396.577.893	1.276.599.353	1.184.999.195	1.089.671.949	1.005.592.405

EMU-saldo

De voorgeschreven berekening van het EMU-saldo is voor de jaren 2020 t/m 2024 opgenomen in de volgende tabel.

EMU saldo (euro's)	Raming 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	7.373.735	1.474.292	0	0	0
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	1.590.952	206.035	213.580	213.580	206.080
Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	-106.000	-183.000	0	0	0
Berekend EMU-saldo	8.858.687	1.497.327	213.580	213.580	206.080

Een positief EMU-saldo betekent dat het totaal aan uitgaven, inclusief uitgaven aan investeringen, lager is dan het totaal aan inkomsten.

Arbeidskostengerelateerde verplichtingen

Het BBV schrijft voor dat inzage wordt gegeven in jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, waarvoor geen voorziening is getroffen. De verschuldigde bedragen wegens vakantietoelage, eindejaars- en levensloopuitkeringen worden sinds de verplichte invoering van het Individueel Keuzebudget vanaf 2017 geheel toegerekend aan het begrotingsjaar, waarin zij zijn verschuldigd. In de begroting 2021 zijn geen bedragen opgenomen en/of gereserveerd voor niet opgenomen vakantie- en verlofrechten.

Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2021 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2021.

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

Investerings

Voor een overzicht van de waardering en het onderhoud van de aanwezige en nieuw te investeren materiële vaste activa wordt verwezen naar hoofdstuk 4.4 (Onderhoud kapitaalgoederen).

Financiering

Voor een uitvoerige toelichting op dit item wordt verwezen naar hoofdstuk 4.1 (Financiering).

Reserves

Het verloop van de reserves in de periode 2019 t/m 2024 is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2019-2024

Omschrijving	Voorlopige jaarrekening 2019	Raming toevoeging 2020	Raming onttrekking 2020	Raming saldo 31-12-2020	Raming toevoeging 2021	Raming onttrekking 2021	Raming saldo 31-12-2021
<i>Reserves</i>							
Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	3.771.371	0	0	3.771.371	0	0	3.771.371
Reserve interne kwaliteitsverhoging	43.104	0	43.104	0	0	0	0
Risicoreserve financieringen	18.108.869	7.416.839	0	25.525.708	1.474.292	0	27.000.000
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>22.023.344</i>	<i>7.416.839</i>	<i>43.104</i>	<i>29.397.079</i>	<i>1.474.292</i>	<i>0</i>	<i>30.871.371</i>
<i>Fondsen</i>							
BDU en Mobiliteitsfonds	147.360.723	524.203.686	643.366.924	28.197.485	516.277.475	508.107.048	36.367.912
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>147.360.723</i>	<i>524.203.686</i>	<i>643.366.924</i>	<i>28.197.485</i>	<i>516.277.475</i>	<i>508.107.048</i>	<i>36.367.912</i>
TOTAAL-GENERAAL	169.384.067	531.620.525	643.410.028	57.594.564	517.751.767	508.107.048	67.239.283

Omschrijving	Raming toevoeging 2022	Raming onttrekking 2022	Raming saldo 31-12-2022	Raming toevoeging 2023	Raming onttrekking 2023	Raming saldo 31-12-2023	Raming toevoeging 2024	Raming onttrekking 2024	Raming saldo 31-12-2024
<i>Reserves</i>									
Reserve weerstandsvermogen EV	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	0	0	3.771.371	0	0	3.771.371	0	0	3.771.371
Reserve interne kwaliteitsverhoging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Risicoreserve financieringen	0	0	27.000.000	0	0	27.000.000	0	0	27.000.000
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>30.871.371</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>30.871.371</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>30.871.371</i>
<i>Fondsen</i>									
BDU en Mobiliteitsfonds	519.021.976	487.522.622	67.867.266	525.774.318	511.822.051	81.819.533	521.287.278	521.132.919	81.973.891
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>519.021.976</i>	<i>487.522.622</i>	<i>67.867.266</i>	<i>525.774.318</i>	<i>511.822.051</i>	<i>81.819.533</i>	<i>521.287.278</i>	<i>521.132.919</i>	<i>81.973.891</i>
TOTAAL-GENERAAL	519.021.976	487.522.622	98.738.637	525.774.318	511.822.051	112.690.904	521.287.278	521.132.919	112.845.262

Toelichting staat van reserves en fondsen

Reserve weerstandsvermogen EV

Zie de toelichting in hoofdstuk 4.3.

Egalisatiereserve EV

Deze reserve bevat voornamelijk de nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015.

Reserve interne kwaliteitsverbetering

Deze reserve is in 2018 gevormd en is bestemd voor noodzakelijke investeringen in ICT (o.a. door de overgang naar een nieuwe provider), de inrichting van een geïntegreerde projectadministratie en de automatisering en digitalisering van meerdere werkprocessen. De verwachting is dat deze reserve eind 2020 volledig zal zijn besteed.

Risicoreserve financieringen

Voor meer informatie over de wijze waarop deze reserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde verloop daarvan wordt verwezen naar de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 4.3).

Fonds BDU

Jaarlijks ontvangt de MRDH een rijksbijdrage in het kader van de wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Deze toevoegingen aan het fonds zijn opgenomen in hoofdstuk 3.1. De onttrekkingen betreffen de BDU-bijdragen aan de exploitatie in de programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer zoals opgenomen in 2.1.2 (*Wat gaat het kosten* programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer) en 2.2.2 (*Wat gaat het kosten* programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer). Daarnaast vindt er jaarlijks een onttrekking plaats ter dekking van de overhead gerelateerd aan verkeer en vervoer (hoofdstuk 3.2).

Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2021 een bijdrage in het kader van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat (EV). In onderstaande tabel zijn de bijdragen per gemeente opgenomen:

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2020 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2021 (euro's)
Albrandswaard	25.589	2,72	69.602
Barendrecht	48.713	2,72	132.499
Brielle	17.282	2,72	47.007
Capelle aan den IJssel	67.151	2,72	182.651
Delft	103.659	2,72	281.952
Den Haag	545.163	2,72	1.482.843
Hellevoetsluis	40.158	2,72	109.230
Krimpen aan den IJssel	29.533	2,72	80.330
Lansingerland	62.396	2,72	169.717
Leidschendam-Voorburg	76.553	2,72	208.224
Maassluis	33.216	2,72	90.348
Midden-Delfland	19.344	2,72	52.616
Nissewaard	85.237	2,72	231.845
Pijnacker-Nootdorp	55.329	2,72	150.495
Ridderkerk	46.204	2,72	125.675
Rijswijk	54.432	2,72	148.055
Rotterdam	651.376	2,72	1.771.743
Schiedam	78.739	2,72	214.170
Vlaardingen	73.445	2,72	199.770
Wassenaar	26.214	2,72	71.302
Westland	110.357	2,72	300.171
Westvoorne	14.728	2,72	40.060
Zoetermeer	125.283	2,72	340.770
Totaal	2.390.101		6.501.075

(*) bron: CBS StatLine. Info van 9-03-2020.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2020 met € 0,04 (Kadernota MRDH begroting 2021) naar € 2,72 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2021 € 6,5 miljoen en wordt voor € 5 miljoen verantwoord als baten ter dekking van de lasten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (*Wat mag het kosten?* hoofdstuk 2.3.2). Daarnaast wordt ter dekking van de kosten van overhead ten behoeve van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat (hoofdstuk 3.2) € 1,5 miljoen ingezet.

Hoofdstuk 8 Besluit

De Begroting 2021 vast te stellen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van het meerjarenbeeld 2022-2024;

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 10 juli 2020

de secretaris,

de voorzitter,

Wim Hoogendoorn

Ahmed Aboutaleb

Bijlage 1 Indicatoren

In het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is bij ministeriële regeling een set van verplichte beleidsindicatoren vastgesteld. De insteek van deze set is dat de hiervoor benodigde informatie met een zo gering mogelijke inspanning beschikbaar is (via de website Waarstaatjegemeente.nl). Met ingang van 29 december 2018 is in de ministeriële regeling een aantal indicatoren komen te vervallen, waaronder de indicatoren voor het taakveld Verkeer en Vervoer. Voor het taakveld Economie maken de volgende indicatoren onderdeel uit van de regeling: 'Functiemenging' en 'Vestigingen (van bedrijven)'. Voor de MRDH begroting wordt ervan uitgegaan dat de deelnemende gemeenten zelf verantwoording afleggen over de indicatoren voor het taakveld Economie, omdat dit geen wettelijke taak betreft van de MRDH. In de MRDH begroting worden wel de verplichte indicatoren met betrekking tot bestuur/bedrijfsvoering opgenomen. Zie hiervoor onderstaande tabel.

#	Taakveld	Indicator	Periode	Waarde B2021	Waarde B2020
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	2021 per 1000 inwoners	0,037 fte per 1000 inwoners	0,038 fte per 1.000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	1 januari 2020 per 1000 inwoners	0,035 fte per 1000 inwoners	0,035 fte per 1.000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	2021	€ 5,03 per inwoner	€ 5,01 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	2019	5,8% van de totale loonsom	5,8% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	2021	1,24% van de totale lastenbegroting	0,91% van de totale lastenbegroting

Ad 1) In de begroting 2021 bedraagt de formatie 89,6 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2020 2.390.101 (zie hoofdstuk 7).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2020 bedraagt 83,4 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2020 2.390.101 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3) De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2021 € 12.028.105 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2019 2.390.101 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4) de totale loonsom bedroeg in 2019 € 8.548.137. De externe inhuur bedroeg in 2019 € 499.314. Voor 14% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH gemeenten.

Ad 5) In de begroting 2021 bedraagt de overhead € 6.662.818 (zie 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 537.812.801 (zie hoofdstuk 1). De stijging van de indicator heeft voornamelijk te maken met de gedaalde totale lasten van de begroting 2021 ten opzicht van de begroting 2020, vanwege de realisatie van grote infrastructurele projecten in 2020. De kosten van overhead volgen de verwachte materiële en personele prijsontwikkeling.

Bijlage 2

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2021

Inhoudsopgave

1.	Inleiding, achtergronden en kaders.....	65
1.1	Inleiding.....	65
1.2	Van beleid naar uitvoering	65
1.3	Uitgangspunten en randvoorwaarden	66
1.4	Werkgebied van de Vervoersautoriteit	67
2.	Financiële samenvatting.....	68
3.	Programma's.....	69
3.1	Integrale programma's.....	70
3.2	Programma's Openbaar Vervoer	72
3.3	Programma's Autoverkeer	75
3.4	Programma's Fiets- en ketenmobiliteit	77
3.5	Programma's ITS en innovatie	79
3.6	Programma Ketenmobiliteit en OV-knooppunten.....	80
4.	Infrastructuurprojecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.....	81
4.1	Verkenningen.....	82
4.1.1	Verkenningen OV regio Den Haag.....	86
4.1.2	Verkenningen OV regio Rotterdam.....	89
4.1.3	Overige OV-verkenningen.....	94
4.2	Planstudies.....	96
4.3	Uitwerkingen.....	97
4.4	Realisatie	101
4.5	In 2019 in gebruik genomen projecten	113
	Bijlagen.....	118
Bijlage A	Grote projecten.....	119
Bijlage B1	Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger.....	120
Bijlage B2	Kleine projecten: Aanmeldingen 2020	129
Bijlage B3	In 2019 afgesloten kleine projecten	134
Bijlage C	Korte Termijn Aanpak MoVe 2020.....	137
Bijlage D:	Automated Vehicles Last Mile (AVLM)	138
Bijlage E:	R-net.....	139
Bijlage F:	ITS-projecten	140
Bijlage G	Prioritaire Metropolitane Fietspaden	141
Bijlage H	InnOVatie.....	142

Bijlage I	Ketenmobiliteit OV knooppunten.....	143
Bijlage J	Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking	144
Bijlage K	Afkortingenlijst.....	145

1. Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 Inleiding

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

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is de concrete uitwerking van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. De begroting is op basis van de voortgang van werkzaamheden, de bijlagen van het IPVa blijven gestoeld op het te verwachten kasritme. Hiermee beogen we duidelijkheid te verschaffen aan subsidie-aanvragers of er al een voorschot is aangevraagd en wat de omvang is van de resterende financiële verplichting.

Het IPVa beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden: in de vorm van te verlenen subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Hiervoor zijn met name de 23 gemeenten en de provincie Zuid-Holland geconsulteerd.

Tegelijkertijd is in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) door het Rijk en de regiopartners afgesproken om in te zetten op het Gebiedsprogramma Rotterdam – Den Haag voor zowel de korte termijn als voor de middellange termijn. Hoofdstuk 3 geeft daar een korte beschrijving van. Het programma voor de Korte Termijn Aanpak tot en met 2022 valt onder de hoede van de Programmaraad MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking). Het Rijk stelt budget beschikbaar wanneer het een prioriteit is uit het regeerakkoord, of als het gaat om potentiële opgaven uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), en wanneer de regio bereid is tot cofinanciering. Om programma's en projecten in aanmerking te laten komen voor Rijksbijdragen, zal de regio dus ook zelf budgetten beschikbaar moeten stellen.

In hoofdstuk 4 zijn de grote en bijzondere OV- en wegenprojecten per fase omschreven: van verkenning via planstudie en uitwerking naar realisatie. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit besluit per project of en wanneer een project naar een volgende fase kan.

De kleine projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa compact en leesbaar blijft. Er is voor het programma Kleine projecten en voor enige andere programma's een kwalitatieve omschrijving in hoofdstuk 3 opgenomen.

1.2 Van beleid naar uitvoering

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB) is het centrale thema "Versterking agglomeratiekracht" uitgewerkt naar ambities qua bereikbaarheid, kansen voor mensen, duurzaamheid, kwaliteit van plekken, efficiency en kwaliteit van de netwerken van weg, openbaar vervoer en fiets.

Na de vaststelling van de UAB zijn deze eisen verder geconcretiseerd en worden samen met de gemeenten uitgewerkt tot concrete maatregelen. Er zijn programma's opgesteld voor:

- Implementatie R-net;
- Automated Vehicles Last Mile;

- Intelligente Transport Systemen;
- Korte Termijn Aanpak 2020 – 2022;
- InnOVatie;
- Prioritair Metropolitaan fietsnetwerk;

In 2020 volgen nog programma's met een scope voor:

- Ketenmobiliteit annex OV-knooppunten;
- CO₂-reductie.

In de UAB is een pakket aan maatregelen voorgesteld voor de periode 2016-2025, verdeeld over beleidsvelden en projecten. De voor het IPVa relevante projecten van de UAB zijn geactualiseerd naar de stand per januari 2020 op status/fasering en verwerkt in hoofdstuk 4. In bijlage J zijn de beleidsuitwerkingen kort weergegeven.

1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Wat we willen bereiken is dat het IPVa inzicht geeft in de belangrijkste projecten en de relevante wijzigingen. We houden het leesbaar door ons in de tekst te beperken tot de hoofdlijnen. In de bijlagen worden de investeringen en bestedingen gedetailleerder weergegeven. De exploitatiekosten openbaar vervoer, beheer- en onderhoudskosten, jaarlijkse bijdragen aan gelieerde partijen en apparaatslasten worden betaald vanuit de BDU-gelden, maar zijn geen projectmatige investeringen. Om die reden maken deze geen onderdeel uit van het IPVa.

Naast de UAB, heeft het IPVa een basis in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 en de bijbehorende Uitvoeringsregeling.

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

- 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) geschikt conform de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend.
- Vaststelling: Het project is afgerond en de eindafrekening wordt ingediend. De Vervoersautoriteit MRDH verzorgt de financiële vaststelling.

1.4 Werkgebied van de Vervoersautoriteit

De geografische grenzen en gemeenten zijn op onderstaand kaartje aangegeven.

Gemeenten MRDH



2. Financiële samenvatting

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage, de zogenaamde Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Om te bepalen of er over een looptijd van vier jaar voldoende middelen voorhanden zijn om alle kosten te dekken, wordt in de begroting een aanname gedaan voor het programma Kleine projecten op basis van de bestedingen in voorgaande jaren. Voor de gehele regio hanteren we voor 2021 een subsidieplafond van € 30 miljoen voor het programma Kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidiegrens van € 5 miljoen subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor overige projecten. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en kleine OV-projecten komen. In het budget zijn ook de reserveringen begrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden opgedragen.

Binnen de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van het ministerie van IenW in het kader van het MIRT (gebiedsprogramma) en nog lopende bijdragen voor programma's als het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.

Daarnaast kunnen er ook bijdragen van mede-overheden of derden via de MRDH worden ingezet. In dit IPVa zal dat alleen zichtbaar zijn wanneer het relevant is voor de programma's waar budget voor wordt gevoteerd. Afgeronde subsidieprogramma's waar geen subsidie meer uitvloeit, worden niet meer vermeld.

Voor het IPVa 2021 gelden de volgende randvoorwaarden:

- Binnen het jaarlijkse budget voor Kleine projecten is er geen aparte oormerking voor fiets- en ketenmobiliteit, educatie, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur en openbaar vervoer.
- Als er ruimte ontstaat binnen enig programma omdat een subsidie niet wordt aangevraagd of lager wordt beschikt, dan blijft deze financiële ruimte gedurende het jaar beschikbaar voor het betreffende programma.

3. Programma's

Een programma is een geheel van samenhangende projecten, dat op een bepaald beleidsterrein van het verkeer- en vervoerbeleid uit de UAB betrekking heeft. Een programma wordt opgenomen in het IPVa nadat de bestuurscommissie Vervoersautoriteit besloten heeft tot het instellen van het betreffende programma.

Een programma hoeft niet automatisch van een budget te zijn voorzien. Voorwaarden voor het instellen van een programmabudget zijn een besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit inclusief een dekkingvoorstel dat past binnen de begroting welke door het AB wordt vastgesteld.

Er zijn ook diverse samenwerkingsprogramma's. Een samenwerkingsprogramma is een geheel van projecten gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst van de MRDH met meerdere partijen met als doel het realiseren van een bepaalde beleidsdoelstelling passend binnen de UAB. Een voorbeeld daarvan is de Korte Termijn Aanpak MoVe 2020, een kortlopend programma in uitvoering in samenwerking met het ministerie van IenW en de provincie Zuid-Holland.

In dit hoofdstuk is de indeling aangehouden van integrale programma's, programma's voor openbaar vervoer, fiets- en ketenmobiliteit, autoverkeer en intelligente transportsystemen/innovatie.

Naast bovenstaande programma's is er natuurlijk ook het programma Kleine Projecten met projecten waarvan de omvang van de subsidie kleiner is dan € 5 miljoen. Deze projecten vallen onder fiets- en ketenmobiliteit, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur, of openbaar vervoer. De verkeersveiligheidseducatie en de aansluitingen Hoofdwegennet-Onderliggend wegennet zijn, vanwege de beperkte omvang, financieel ondergebracht in het programma Kleine projecten.

3.1 Integrale programma's

Korte Termijn Aanpak Mobiliteit en Verstedelijking 2020-2021

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Planning : Realisatie 2020-2021

Investering : € 47,7 miljoen

Subsidie MRDH : € 10 miljoen per jaar

Rol MRDH : Subsidieverlener

De Korte Termijn Aanpak Mobiliteit en Verstedelijking (KTA MoVe) is een onderdeel van het Gebiedsprogramma 'Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag'. De KTA bevat korte-termijn maatregelen die een bijdrage leveren aan doelen en opgaven van het gebiedsprogramma. Voor de periode 2020 – 2021 is door de Programmaraad MoVe een pakket van circa € 47,7 miljoen samengesteld met input van gemeenten en andere regionale partijen. Tussen Rijk, provincie en de MRDH afspraken zijn gemaakt over inhoud en bijdragen voor 2020 en 2021. Dit programma vindt u terug in de bijlagen als KTA MoVe 2020 - 2021.

De projecten van de KTA zijn getoetst aan een aantal basisvoorwaarden:

- Bijdrage aan de doelen van het bovengenoemde Gebiedsprogramma en in het bijzonder de opgaven van de prioritaire gebieden (Rotterdam, Westland en Voorne-Putten);
- Passend binnen de bestaande beleidskaders van Rijk en regio, waaronder het duurzaam versterken van de economie en concurrentiekracht;
- Uitvoerbaarheid: kan het project binnen de termijn gefinancierd en gerealiseerd worden.

De KTA richt zich op de gebieden Westland en Voorne-Putten en op de Algeracorridor, die onderdeel is van de MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam. Daarnaast streven Rijk en regio naar versterking van het OV onder de noemer Adaptieve Ontwikkelstrategie OV en Verstedelijking.

Bij Den Haag zijn de projecten geïntegreerd in een pakket met No Regret-maatregelen Binckhorst. Voor het gebied Zoetermeer is een enkel project belegd bij de Prioritaire Metropolitane Fietsroutes.

Er is ook ruimte voor gedragsmaatregelen, waarvan de praktische uitvoering is belegd bij twee uitvoeringsorganisaties: de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland. Slimme bereikbaarheidsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting wordt mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement) en door technische maatregelen (dynamisch verkeersmanagement).

Central Innovation District Binckhorst

Doelstelling S.A. : Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties

Planning : Realisatie 2020-2025

Investering : € 137,7 miljoen

Subsidie MRDH : € 41,1 miljoen

Rol MRDH : Subsidieverlener

In november 2019 is een bestuursovereenkomst ondertekend over de No-Regret maatregelen voor het Central Innovation District (CID) Binckhorst. Het Rijk, de MRDH, gemeente Den Haag, provincie Zuid-Holland en Leidschendam-Voorburg hebben zich gecommitteerd aan bijdragen, planning en het oprichten van een uitvoeringorganisatie om de No Regret-maatregelen te realiseren.

De lijst met 16 projecten wordt uitgevoerd tussen 2020 en 2024. De financieel omvangrijkste projecten zijn de ombouw en aanpassing van spoorviaducten voor een nieuwe HOV-baan, de HOV-baan zelf tussen de Mercuriusweg en Zonweg, de fietssnelweg Verlengde Velostrada, de fietsroute Trekvliettracé, een tijdelijke uitbreiding meerlaagse fietsenstalling bij station Laan van NOI, Mobility hubs en het herinrichten van de Waldorpstraat tussen station HS en de Binckhorst. De complete lijst van projecten is beschreven in het realisatieplan van 16 juli 2019.

De planning van de ombouw van de spoorviaducten is afhankelijk van de planning van ProRail, waarbij rekening wordt gehouden met bepaalde blokperiodes dat het spoor afgesloten wordt. Om die reden kan de planning voor dat project nog niet hard worden gemaakt.

In 2020 wordt een verdere toedeling van de gemaximeerde budgetten per verstrekker gemaakt. De maximale bijdragen zijn: IenW € 45,7 miljoen, Den Haag € 39 miljoen, provincie Zuid-Holland € 8,9 miljoen en Leidschendam-Voorburg € 3 miljoen.

De Subsidie van de MRDH aan het No Regret-pakket is onderdeel van MIRT verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID/Binckhorst waar de MRDH maximaal € 63 miljoen aan bijdraagt.



3.2 Programma's Openbaar Vervoer

Tram 2024, nieuwe trams Den Haag, realisatie remises en aanpassing traminfrastructuur

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel

Thema : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkortung, Kwaliteitsverbetering

Fase : Verkenning

Planning : Verkenning gereed in 2020, realisatie rond 2024

investering : Circa € 188 miljoen infrastructuur, € 60 miljoen remises

Subsidie MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

In februari 2018 heeft de Bestuurscommissie vervoersautoriteit ingestemd met de Topeisen voor nieuwe tramvoertuigen in de Haagse regio. De tramvloot van HTM bereikt het einde van de levensduur, met uitzondering van de RandstadRail-voertuigen, en ze voldoen niet meer aan de wettelijke toegankelijkheidseisen. Afgelopen jaren is een eerste serie van 70 nieuwe, brede, toegankelijke voertuigen aangeschaft en is de infrastructuur hierop aangepast.

Tram 2024 bestaat uit het vervangen van de Oude GTL-trams door circa 60 nieuwe trams, gecombineerd met het moderniseren van de traminfrastructuur op de lijnen 1, 6, 12, 16 naar toegankelijkheid en het breed materieel. Daarnaast vergt de introductie van de nieuwe tramvloot een aanpassing in een bestaande remise en de bouw van een nieuwe remise.



Met dit maatregelenpakket worden doelen behaald om het openbaar vervoer in Den Haag en de omgeving te verbeteren: kortere reistijden, meer capaciteit en een betere toegankelijkheid.



R-Net

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis : Kansen voor mensen, efficiënt en rendabel
Thema : Reistijdverkorting, kwaliteitsverbetering
Planning : Realisatie 2019 -2024
Investering : € 6,5 miljoen
Subsidie MRDH : € 5,8 miljoen
Rol MRDH : Trekker, subsidieverlener voor fietsvoorzieningen

Per buslijn het upgraden van de haltes, reisinformatie in de R-Net productformule, met additioneel vergroten fietsvoorzieningen, doorstromingsmaatregelen, verplaatsen/ samenvoegen haltes. Het betreft de lijnen:

- Spijkenisse – Hellevoetsluis
- Spijkenisse – Brielle
- Rodenrijs metro – Zoetermeer Centrum West
- Rodenrijs metro – Bleiswijk – Zoetermeer – Lansingerland
- Den Haag Leyenburg – Naaldwijk – Schiedam
- Station Delft – Zoetermeer Centrum West

Het aanpassen en vergroten van de capaciteit van fietsvoorzieningen verzorgt de wegbeheerder met 50% subsidie van de MRDH.



Slim en schoon van Strand naar Stad

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Fase : Verkenning

Planning : Realisatie tot 2024

Investering : € 30 miljoen

Subsidie MRDH : € 5 miljoen

Rol MRDH : Ondersteunend aan Den Haag, HTM, NS

Programma met de gemeente Den Haag, HTM, NS en MRDH gericht op nieuwe en duurzame vervoersoplossingen met OV, fiets, auto tussen de drie NS-stations en Scheveningen. Lopende projecten daarin zijn: versnellingsmaatregelen tramlijn 9 inclusief een intercitytram tijdens stranddagen, deelmobiliteitshubs en een reizigersverwijssysteem vanaf de stations naar het strand.

De betrokken partijen hebben een conceptovereenkomst die nader moet worden uitgewerkt op verdeling van kosten per partij naar projecten en planning. Vervolgens kan op korte termijn worden gestart met de uitvoering van de projecten.



3.3 Programma's Autoverkeer

Aansluitingen HWN/OWN

Doelstelling S.A. : Betrouwbaar op weg

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen

Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid

Planning : Realisatie 2019 - 2040

Investering : € 6 miljoen t/m 2022

Subsidie MRDH : € 1,5 miljoen t/m 2022 (opgenomen in Kleine projecten)

Rol MRDH : Trekker aansluitingenprogramma en Subsidieverlener voor projecten

Het aansluitingenprogramma HWN (Hoofdwegennet)-OWN (Onderliggend wegennet) richt zich op het verbeteren van het samenhangend netwerk, door maatregelen te treffen aan de op- en afritten van en naar de rijkswegen waar reeds knelpunten spelen dan wel op (korte) termijn knelpunten worden voorzien. Voor de eerste tranche tot 2022 zijn in het BO MIRT najaar 2017 afspraken gemaakt. Het programma ziet er als volgt uit:

Prioritaire aansluitingen	Beperkt probleem en oplossing	Geen of beperkt probleem, maar op middellange termijn wel
• A4 Den Haag zuid • A4 Rijswijk • A15 Hartelweg • A15 Aveling • A4/N11	• A4 Rijswijk centrum • A4 Plaspoelpolder • A13 Kruithuisweg • A15 Groene Kruisweg • A15 Reeweg • A29 Hellegatsplein	• A15 Harmsenknoop • A15 IJsselmondse Knoop • A20 Vlaardingen • A20 Vlaardingen west

Verdere besluitvorming over uitwerking en realisatie is voorbehouden binnen het programma.

Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)

Doelstelling S.A. : Betrouwbaar op weg

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)

Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding

Fase : Realisatie

Planning : Gereed in 2024

Investering : € 1,1 miljard

Subsidie MRDH : € 5,45 miljoen

RoI MRDH : Subsidieverlener

Rijkswaterstaat legt de Blankenburgverbinding aan: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg. De tunnel komt ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Door de regionale en lokale partijen is een Kwaliteitsprogramma opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door onder meer het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook gaat het programma over extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken.

De subsidies en bijdragen zijn in 2019 volledig verplicht, zodat er na betaling van de facturen geen verdere financiële consequenties zijn voor de MRDH.



3.4 Programma's Fiets- en ketenmobiliteit

Metropolitane fietsroutes

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Kansen voor mensen, Concurrerende economie, netwerkeisen fiets

Thema : Capaciteitsvergroting, reistijdverkorting, verkeersveiligheid, kwaliteitsverbetering

Planning : Planstudie gereed 2020, daarna gefaseerde realisatie

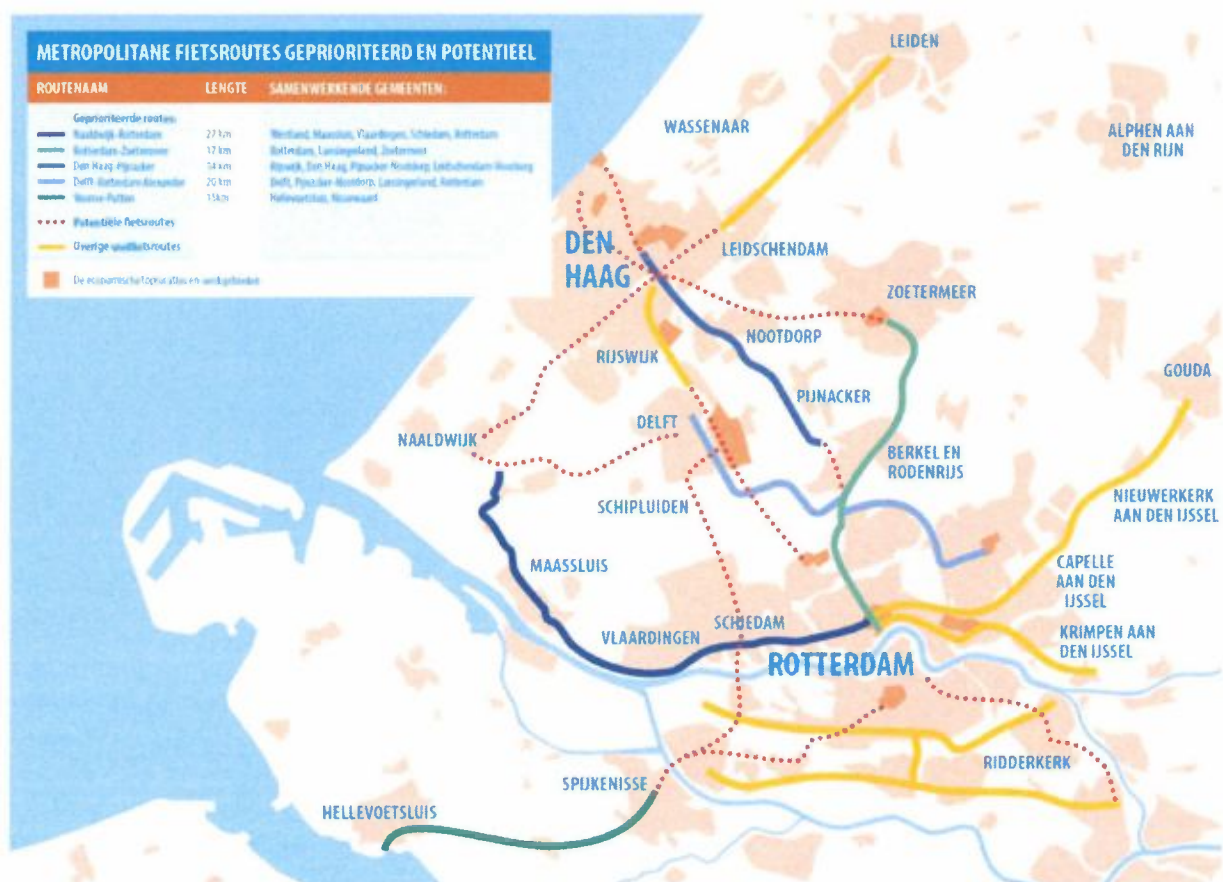
Investering : € 250 miljoen 2020-2030

Subsidie MRDH : € 175 miljoen

Rol MRDH : Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener

De MRDH hanteert een regionaal basisnetwerk voor fietspaden waarvan gewenst is dat het voldoet aan de standaard CROW-eisen. Een deel daarvan wordt opgewaardeerd tot een hoogwaardig niveau om de bereikbaarheid van toplocaties en arbeidsplaatsen te verbeteren: deze fietspaden hebben een intensiteit van meer dan 1.500 fietsers per etmaal en noemen we de Metropolitane fietsroutes.

De Bestuurscommissie vervoersautoriteit heeft de uitvoeringsregeling aangepast en het subsidiepercentage voor Metropolitane fietsroutes tijdelijk verhoogd naar 70% tot 1 januari 2025. De subsidie kan zijn opgebouwd uit meerdere bronnen, de wegbeheerder neemt 30% van de subsidiabele kosten voor zijn rekening. Hiervoor is in december 2019 voorgesteld om in de eerste MRDH begrotingswijziging van 2020 een budget van € 20.346.000,- te reserveren voor deze fietsroutes.



Een belangrijk aspect van deze fietsroutes betreft de realisatie van fietsviaducten en fietstunnels om infrastructuur ongelijkvloers te kunnen passeren. De gemeenten werken gezamenlijk per route, ondersteund door de MRDH, het voorkeurstracé uit in een schetsontwerp op routeniveau inclusief raming. Op basis van het schetsontwerp sluiten de gemeenten een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst af over de realisatie met onder andere afspraken over investeringen, verdeling van risico's, fasering, planning, organisatie. Vervolgens werken de gemeenten de projecten op de route verder uit en gaan over tot realisatie.

Voor de volgende geprioriteerde routes worden verkenningen uitgevoerd:

1. Greenport Westland (Naaldwijk) – Rotterdam: van de Greenport in Naaldwijk via Maassluis, Vlaardingen en Schiedam naar Rotterdam Centrum.
2. Zoetermeer – Rotterdam: van het centrum van Zoetermeer via station Lansingerland-Zoetermeer en metrostation Rodenrijs naar het centrum van Rotterdam.
3. Den Haag – Pijnacker: van het Spui in Den Haag via Leidschendam-Voorburg (over de Vliet) naar Ypenburg, Nootdorp en Pijnacker. Deze route bevat een oversteek over de Vliet. Een paar knooppunten zijn opgenomen in CID Binckhorst.
4. Delft – Rotterdam Alexander: van Delft CS langs het TU-terrein over de A13 via Pijnacker-Nootdorp, Berkel en Rodenrijs naar Rotterdam Alexander. Deze route bevat een oversteek over de snelweg A13.
5. Trambaanpad Voorne-Putten: van Hellevoetsluis via het Trambaanpad naar Spijkenisse.

3.5 Programma's ITS en innovatie

Automated Vehicles Last Mile

Doelstelling S.A. : Versnellen van innovatie in mobiliteit

Top-eis : Concurrerende economie,

Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding

Fase : Verkenning tot en met realisatie

Planning : 2019 - 2024

Investering : € 37 miljoen

Subsidie MRDH : € 15 miljoen

Rol MRDH : Subsidieverlener

Het Innovatienetwerk Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) is een samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en ondernemers in de regio, gericht op economische en technologische innovatie in automatisch vervoer en verbetering van de bereikbaarheid en efficiëntie van het vervoerssysteem. Het Innovatienetwerk stimuleert, faciliteert en onderneemt activiteiten op het gebied van automatisch vervoer, met als einddoel de toepassing daarvan. Het Innovatienetwerk AVLM richt zich op collectief vervoer en collectieve last mile oplossingen.

De doelstelling van het Innovatienetwerk AVLM is de regio te ontwikkelen tot een internationaal toonaangevend onderzoeks- en praktijkgebied. Dat doen we door het realiseren van AV-vervoersoplossingen én het creëren van een innovatieve test- en research-omgeving voor automatisch rijden. Het Innovatienetwerk AVLM verbindt en brengt innovatie van idee, via onderzoek, simulaties en labtesten naar praktijktesten uiteindelijk tot operationele toepassing in het vervoerssysteem van de regio Rotterdam Den Haag.

De MRDH stimuleert deze ontwikkelingen door subsidies te verlenen aan acht projecten die in de bijlagen zijn beschreven. De belangrijkste activiteit in dit stadium is het verkennen welke projecten kansrijk zijn. Bij het Haga-ziekenhuis rijdt nu een shuttle.



3.6 Programma Ketenmobiliteit en OV-knooppunten

Verbeteren capaciteit en kwaliteit

Doelstelling S.A.	: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen, kwaliteit van plekken
Thema	: Verhogen betrouwbaarheid, capaciteitsuitbreiding, kwaliteitsverbetering
Fase	: Verkenning, planuitwerking, realisatie
Planning	: 1 ^e tranche realisatie 2021 - 2025
Investering	: € 100 miljoen (indicatie)
Subsidie MRDH	: € 50 miljoen (indicatie)
Rol MRDH	: Subsidieverlener

Het verbeteren van de overstapkwaliteit op de knooppunten maakt het reizen met het openbaar vervoer gemakkelijk, aantrekkelijk en betrouwbaar. MRDH heeft de huidige kwaliteit in beeld gebracht. Gemeenten kunnen in samenwerking met de stationsbeheerders (RET, HTM en ProRail) projecten aanmelden. Deze doorlopen een traject in drie fasen:

Opstart: in deze fase wordt met alle beheerders de opgave en de uit te werken oplossingen bepaald. Het resultaat is een startbesluit met overeenstemming over de doelstelling en inzicht in indicatieve kosten en benodigde projectorganisatie

Planuitwerking: de gemeente en/of stationsbeheerder werkt de plannen uit. Daarbij worden zowel de lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R en reizigersbeleving in samenhang met elkaar verbeterd. Andere beheerders zijn nadrukkelijk partner in de planuitwerking. Het resultaat van deze fase is een door partijen vastgestelde voorkeursvariant en een subsidieaanvraag dan wel samenwerkingsovereenkomst.

Voorwaarden voor een subsidie zijn o.a. integrale planvorming, samenwerking tussen alle beheerders, goede afspraken over beheer na realisatie.



4. Infrastructuurprojecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

Openbaar vervoer

De onderzoeken van de MRDH in het kader van de UAB bevestigen de conclusies uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag, dat het openbaar vervoer in toenemende mate de drager is van het versterken van de agglomeratiekracht van de metropoolregio. In 2019 is binnen het gebiedsprogramma MoVe bovendien de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteit en verstedelijking vastgesteld. Daar is de MRDH mede-opdrachtgever van. In die strategie staan vrijwel alle OV-studies uit de UAB opgenomen.

Inhoudelijk draaien de OV-ingrepen in deze ontwikkelstrategie om vergroting van de capaciteit, verhoging van de snelheid en verbetering van de reisbeleving. De ingrepen in het OV moeten ertoe leiden dat de huidige groei van OV-gebruik met 3% per jaar door kan zetten richting 2040. Het upgraden van het bestaande OV gebeurt daarbij in samenhang met binnenstedelijke verstedelijking en locatieontwikkeling en mobiliteitstransitie.

In 2020 zal MRDH met haar partners alle studies en OV-projecten programmatisch aansturen in drie deelprogramma's:

- Een programma spoorlijn Leiden-Dordrecht, met als resultaat een preverkenning eind 2020.
- Een ontwikkelprogramma regio Rotterdam
- Een ontwikkelprogramma regio Den Haag

Wegenstructuur

Op korte termijn wordt veel geïnvesteerd in uitbreiding van het wegennet in de MRDH. De nadruk ligt daarom de komende tijd op het beter benutten van het samenhangende wegennet. Tegelijk is het noodzakelijk dat we ons oriënteren op de ontwikkeling op lange termijn in relatie met verstedelijking en de mobiliteitstransitie (CO₂-reductie).

Ketenmobiliteit

Uit de onderzoeken van de MRDH in het kader van de uitwerking van de UAB blijkt de grote potentie van de fiets voor de bereikbaarheid van inwoners en arbeidsplaatsen. Dat wordt nog eens versterkt door de elektrische fiets en de fiets in voor- en natransport van het openbaar vervoer. Ketenmobiliteit is mede daarom van grote betekenis. Daarbij gaat het niet alleen om snel overstappen maar ook om de kwaliteit van de locaties.

4.1 Verkenningen

MIRT verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID/Binckhorst

Doelstelling S.A.	: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Concurrerende economie, Kansen voor mensen, duurzame regio
Thema	: Verstedelijking, reistijdverkorting, capaciteitsvergroting, CO ₂ -reductie
Fase:	: Verkenning
Planning	: Verkenning gereed eind 2019, realisatie 1 ^e fase no regretpakket 2020-2025
investering	: Circa € 419 miljoen (waarvan voor no regret € 137 miljoen)
Subsidie MRDH	: Indicatie € 63 miljoen
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Den Haag

De centrale doelstelling voor deze MIRT-verkenning is het ontwikkelen van een voorkeursalternatief voor het verbeteren van de duurzame bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District (CID)– Binckhorst. Het verbeteren van de bereikbaarheid met het OV en langzaam verkeer van het gebied is een voorwaarde voor het kunnen ontwikkelen van 23.300 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen in het gebied. Het levert ook een belangrijke bijdrage aan het oplossen van NMCA-knelpunten in het OV in het gebied en de versterking van de agglomeratiekracht, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, kansen voor mensen en opgaven ten aanzien van duurzaamheid en klimaat en aan de mobiliteitstransitie in de regio Rotterdam Den Haag.

Het plangebied van de MIRT-verkenning regio Den Haag CID-Binckhorst beslaat globaal het gebied tussen en rondom de drie Haagse intercitystations, aansluitend op het bestaande kantorencluster, inclusief het gehele transitiegebied Binckhorst tot en met station Voorburg. Het studiegebied beschouwt de regionale context waaronder de gemeenten Rijswijk en Leidschendam-Voorburg, Zoetermeer, Pijnacker-Nootdorp en Delft.

De verwachte doorlooptijd van de verkenning is twee jaar. De eerste fase van de verkenning (zeef 1) is in het najaar van 2019 afgerond. Naar verwachting kan op basis van de gehele verkenning eind 2020 een voorkeursbesluit genomen worden.

Tijdens het BO-MIRT van november 2019 is de overeenkomst No-Regret pakket getekend met maatregelen ad € 137 miljoen. Deze maatregelen zijn op het gebied van OV, fiets en duurzame mobiliteit en worden in de periode 2020-2024 uitgevoerd als voorloper voor de definitieve oplossing.



MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

Doelstelling S.A.	: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Kansen voor mensen, Concurrerende Economie, CO2 reductie
Thema	: Verstedelijking, Reistijdverkorting, Capaciteitsvergroting
Fase:	: Verkenning
Planning	: Verkenning 2021, Realisatie 2024-2028
Investering	: "meest voor de hand liggende variant" is € 687 miljoen, inclusief Algeracorridor
Subsidie MRDH	: Indicatie circa € 100 miljoen
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Rotterdam

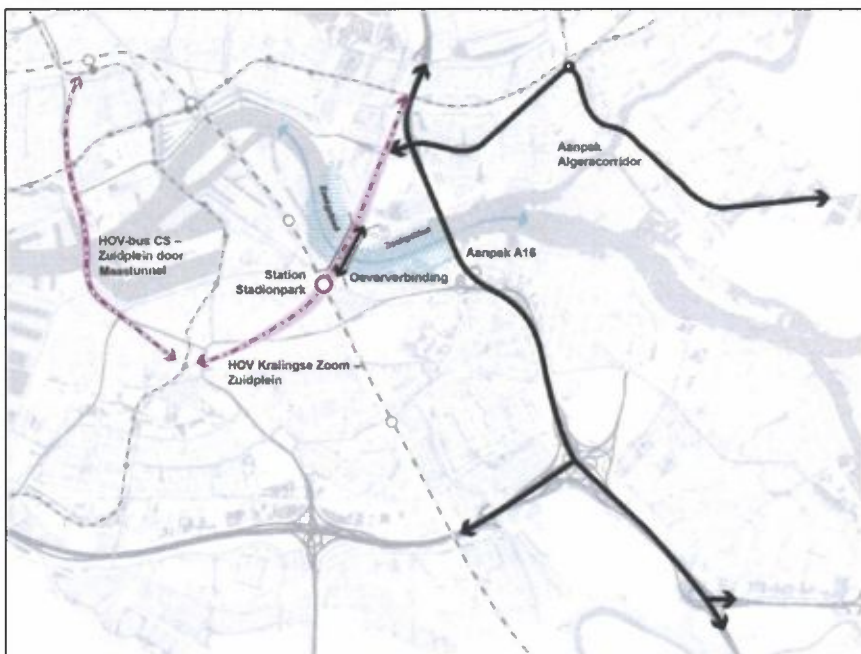
Rijk en regio hebben tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) besloten een MIRT-verkenning te starten. Het centrale doel van deze verkenning is het ontwikkelen van een voorkeursalternatief voor de verdere (OV-gerelateerde) verstedelijking van de Rotterdamse regio in combinatie met het oplossen van NMCA-knelpunten op de A16/Van Brienenoordcorridor, het knelpunt Algeracorridor en De NMCA knelpunten in het Rotterdamse OV-netwerk.

De verkenning richt zich op mogelijkheden in het oostelijk deel van de Rotterdamse regio om de (multimodale) bereikbaarheid te verbeteren door onder andere het realiseren van een extra oeververbinding.

Andere doelen die in de verkenning worden meegenomen zijn de kansen voor verstedelijking en toplocaties, kansen voor mensen in met name Rotterdam-Zuid en de stedelijke leefkwaliteit. Concrete onderzoekpunten zijn de Algeracorridor, de mogelijkheden voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in de Maastunnel en maatregelen op de A16. De meest voor de hand liggende variant bestaat uit een multimodale oeververbinding, een HOV-verbinding Kralingse Zoom-Zuidplein, een nieuw station Stadionpark, maatregelen op de A16 en op de Algeracorridor.

In het BO-MIRT van november 2020 is de startbeslissing genomen en de notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld. De MIRT-verkenning is gericht op de nadere uitwerking van bereikbaarheidsmaatregelen om vervolgens te komen tot een voorkeursalternatief en besluitvorming daarover. De verwachte doorlooptijd van de MIRT verkenning Oeververbinding regio Rotterdam is ca. 1,5 tot 2 jaar, dus tot medio 2021. Rijk en regio hebben samen € 526 miljoen euro gereserveerd voor deze maatregelen: de minimale zekerstelling om de verkenning te starten.

Hiernaast: de scope van de MIRT-verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam



MIRT Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland

Doelstelling S.A. : Betrouwbaar op weg

Top-eis : Concurrerende economie/netwerkeis wegennet

Fase : Verkenning

Planning : Besluit over mobiliteitsopgaven in het BO MIRT van najaar 2020

Investering : KTA 2020 € 7,3 miljoen, middellange termijn nader te bepalen

Subsidie MRDH : KTA 2020 € 1,95 miljoen, middellange termijn nader te bepalen

Rol MRDH : Subsidieverlener KTA, meedenkend aan onderzoek

De 'Integrale gebiedsuitwerking ruimtelijke en logistieke invulling Greenport 3.0 Westland' richt zich op de ruimtelijk-logistieke aspecten die de netwerkkracht versterken van de Greenports in samenhang met de mainports Rotterdam en Schiphol. De gebiedsuitwerking is nodig om te kunnen bepalen wat de opgaven zijn voor de bereikbaarheid van het glastuingebied in 2030-2040. Er wordt gebruik gemaakt van de toekomstbeelden van de Rotterdamse haven en de toekomstbeelden van het foodcluster in de Waal-Eemhaven, met als onderdeel de Coolport.

Dit moet leiden tot een voorstel voor een adaptieve aanpak van de bereikbaarheid in het Westland, met voorstellen voor bekostiging en afspraken tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstituten. De gebiedsuitwerking wordt opgesteld in samenwerking met Hoogheemraadschap van Delfland, het Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Midden-Delfland, MRDH, gemeente Westland, Rijk (BZK, EZK, I&W) en de provincie Zuid-Holland.

Er wordt gewerkt aan vier producten:

1. De integrale scenario's of toekomstbeelden van de ontwikkeling van het gebied in relatie met Mainports en andere Greenports in 2030-2040;
2. Daaruit naar voren komende opgaven voor met name bereikbaarheid van het gebied;
3. Maatregelen voor de Korte Termijn Aanpak ter verbetering van de bereikbaarheid;
4. Maatregelen bereikbaarheid voor de middellange en lange termijn.

In 2020 zullen de resultaten, de maatregelen, de bekostiging en de afspraken tussen partijen worden opgesteld.



MIRT Gebiedsuitwerking Voorne-Putten

Doelstelling S.A.	: Betrouwbaar op weg
Top-eis	: Concurrerende economie (betrouwbaarheid), netwerkeisen weg
Fase	: Verkenning
Planning	: Verkenning gereed tweede kwartaal 2021
Investering	: Nader te bepalen
Subsidie MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever

De gebiedsuitwerking heeft als doel 'het voor de korte, middellange en lange termijn verkennen van oplossingen en/of maatregelpakketten ter verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten, mede in relatie tot verstedelijkingsafspraken, ontwikkeling van de haven van Rotterdam en het goederenvervoer alsmede overige ruimtelijke en economische ontwikkelingen in dit gebied'.

In november 2018 is de probleemanalyse afgerond en is bepaald welke oplossingen en/of maatregelpakketten onderzocht moeten worden op hun doelbereik. De effecten van de maatregelen zijn in 2019 in beeld gebracht en er zijn vervolgstappen bepaald, een verdieping van de maatregelen. De beoogde vervolgstappen zullen, als onderdeel van het Gebiedsprogramma in 2020-2021 nader worden uitgewerkt en voorgelegd worden in het BO MIRT.



4.1.1 Verkenningen OV regio Den Haag

Versnelling tram Den Haag

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Top-eis : Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO₂-reductie

Thema : Reistijdverkorting, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering

Planning : Verkenning; planstudie en realisatie korte termijnmaatregelen t/m 2022

Investering : Nader te bepalen

Subsidie MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

Openbaar vervoer dat de reiziger snel van A naar B brengt is in meerdere opzichten wenselijk. Snel OV draagt allereerst bij aan de doelstellingen van de UAB, om meer banen en stedelijke centra binnen 45 minuten bereik van meer mensen te brengen. Daarnaast waarderen reizigers snel OV, wat leidt tot meer reizigers en daarmee meer reizigersopbrengsten. Tegelijk zorgt snel(ler) OV voor besparing in exploitatiekosten. Immers, er is minder materieel en mensen benodigd om de dienstregeling uit te voeren.

Met 'Versnelling tram Den Haag ' wordt stapsgewijs met een mix aan operationele maatregelen en beperkte fysieke maatregelen de reistijd (voor een aantal tramlijnen) verkort.

Een deel van de fysieke maatregelen die betrekking hebben op het IPVa bestaat uit het verminderen van conflicten tussen de tram en het overig verkeer, zoals een (hogere) afscheiding langs trambanen en het realiseren en programmeren van intelligente VRI's. Dit bevordert de doorstroming en daarmee de rijtijd en betrouwbaarheid.



De halteertijd van trams wordt korter wanneer het in- en uitstappen van passagiers sneller gaat. De maatregelen die daarbij horen zijn het aanbrengen van markering op tramhaltes waar de tramdeur precies stopt, het installeren van snellere tramdeuren, en het versnellen van in- en uitchecken, bijvoorbeeld door in- en uitchecken op perrons mogelijk te maken of met een smartphone in – en uitchecken.

Binnen de exploitatie kan verder worden gedacht aan het aanbrengen van semi-transparant glas in de bestuurderscabine waardoor de trambestuurder minder wordt afgeleid of interactie heeft met passagiers, met als doel bevordering van de rijtijd en betrouwbaarheid. In de exploitatie kan worden gedacht aan een alternatieve dienstregeling: bijvoorbeeld een onderscheid in lokale- en express-diensten, of hoogfrequent/spoorboekloos rijden.

Drie verkenningen

Doelstelling S.A.	: Verbetering kwaliteit en efficiency OV, verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Kansen voor mensen
Thema	: Capaciteitsvergroting
Fase	: Verkenning
Planning	: Verkenningen in 2020
Investering	: Nader te bepalen
Subsidie MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met gemeenten en HTM

RandstadRail lijnen 3 en 4 gekoppeld rijden Leyenburgcorridor

De lightraillijnen 3 en 4 tussen Zoetermeer en Den Haag Zuidwest groeien jaarlijks met 3% per jaar. In Den Haag zuidwest en centraal Den Haag vindt eveneens een substantiële verstedelijking plaats. Om deze groei door te kunnen zetten, is allereerst een verlenging van de lightrailvoertuigen op deze OV-lijnen nodig (Leyenburgcorridor). De verlenging bestaat uit het koppelen van voertuigen en het geschikt maken van perrons voor de lengte van deze gekoppelde voertuigen.



Den Haag zuidwest, Westland, Rijswijk, Delft

De MRDH verkent samen met de gemeenten Den Haag, Rijswijk, Delft en Westland en met de HTM de toekomstige mogelijkheden van het OV-netwerk in dit gebied. Met name een OV-ontsluiting tussen de verdichtingslocatie Den Haag zuidwest en de spoorlijn Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam-Dordrecht is een opgave, voortvloeiend uit de Schaalsprong OV Den Haag. Daarnaast richt de verkenning zich op de wijzigingen in de infrastructuur van de verbindingen tussen het Westland en Delft Reinier de Graaff, en de spoorlijn Den Haag- Delft.



Verkenning Koningscorridor en Leyenburgcorridor

De MRDH verkent met de HTM en de gemeente Den Haag op welke manier de OV-corridors Scheveningen-Binckhorst-Delft/Zoetermeer (Koningscorridor) stapsgewijs kunnen ontwikkelen tot volwaardige en hoogfrequente lightrailverbindingen.

Dezelfde partners verkennen eveneens de Leyenburgcorridor tussen Zoetermeer-Den Haag centrum en Den Haag zuidwest. De verkenningen richten zich op infrastructurele ingrepen als kruisingen, vrijliggende tracés, kunstwerken, tunnels, haltes enzovoort, met het doel om de reistijd en de capaciteit op deze corridors substantieel te verbeteren. Deze OV-lijnen functioneren als drager voor de verdere stedelijke ontwikkeling van de regio.



4.1.2 Verkenningen OV regio Rotterdam

Versnelling tram Rotterdam

Doelstelling S.A.	: Verbetering kwaliteit en efficiency OV, verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO ₂ -reductie
Thema	: Reistijdverkorting, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering
Planning	: Verkenning; planstudie en realisatie korte termijnmaatregelen t/m 2022
Investering	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met RET en Rotterdam

Openbaar vervoer dat de reiziger snel van A naar B brengt is in meerdere opzichten wenselijk. Snel OV draagt allereerst bij aan de doelstellingen van de UAB, om meer banen en stedelijke centra binnen 45 minuten bereik van meer mensen te brengen. Daarnaast waarderen reizigers snel OV, wat leidt tot meer reizigers en daarmee meer reizigersopbrengsten. Tegelijk zorgt snel(ler) OV voor besparing in exploitatiekosten. Immers, er is minder materieel en mensen benodigd om de dienstregeling uit te voeren.

Met 'Versnelling tram Rotterdam' wordt stapsgewijs met een mix aan operationele maatregelen en beperkte fysieke maatregelen de reistijd (voor een aantal tramlijnen) verkort.

Een deel van de fysieke maatregelen die betrekking hebben op het IPVa bestaat uit het verminderen van conflicten tussen de tram en het overig verkeer, zoals een (hogere) afscheiding langs trambanen en het realiseren en programmeren van intelligente VRI's. Dit bevordert de doorstroming en daarmee de rijtijd en betrouwbaarheid.



De halteertijd van trams wordt korter wanneer het in- en uitstappen van passagiers sneller gaat. De maatregelen die daarbij horen zijn het aanbrengen van markering op tramhaltes waar de tramdeur precies stopt, het installeren van snellere tramdeuren, en het versnellen van in- en uitchecken, bijvoorbeeld door in- en uitchecken op perrons mogelijk te maken of met een smartphone in – en uitchecken.

Binnen de exploitatie kan verder worden gedacht aan het aanbrengen van semi-transparant glas in de bestuurderscabine waardoor de trambestuurder minder wordt afgeleid of interactie heeft met passagiers, met als doel bevordering van de rijtijd en betrouwbaarheid. In de exploitatie kan worden gedacht aan een alternatieve dienstregeling: bijvoorbeeld een onderscheid in lokale- en express-diensten, of hoogfrequent/spoorboekloos rijden.

Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse centrum

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO₂-reductie

Thema : Kwaliteitsverbetering OV knooppunten

Planning : Verkenning; planstudie en realisatie vanaf 2021

Investering : Nader te bepalen

Bijdrage MRDH : Nader te bepalen

RoI MRDH : Subsidieverlener

Bus- en metrostation Spijkenisse Centrum is een belangrijke knoop in het vervoer tussen Voorne-Putten en Rotterdam. Busreizigers vanuit Hellevoetsluis en Brielle stappen hier over op de metro; bewoners uit Spijkenisse pakken de fiets. De gemeente Nissewaard bouwt de komende jaren 1.000 a 1.500 nieuwe woningen in het centrum van Spijkenisse. De insteek is om het forensenverkeer niet te laten toenemen: enerzijds om de leefbaarheid in de stad te vergroten en anderzijds om de bestaande ontsluitingswegen niet verder te belasten. De bruggen op de ontsluitingswegen vormen een bottleneck in de afwikkeling van verkeer; ze zijn tevens storingsgevoelig.

De gemeente wil daarom het bus- en metrostation Spijkenisse centrum aanpassen en verbeteren. Door de kwaliteit van dit OV-knooppunt te verbeteren wordt het voor de huidige, maar zeker ook voor toekomstige bewoners, aantrekkelijk om met het openbaar vervoer te reizen.

De verkenning richt zich op meer en betere fietsenstallingen, het omzetten van parkeerterrein naar P&R, het aantrekkelijker inrichten van de openbare ruimte met looproutes, en het verbeteren van de layout van bushaltes en busopstelplaatsen. Met de RET wordt gesproken over de mogelijkheden om het metrostation een upgrade te geven.



Drie verkenningen

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV, verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Fase : Verkenning

Planning : gereed in 2020 en 2021

Investering : Nader te bepalen

Bijdrage MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met gemeenten en vervoerders

Plan ander tramnet Rotterdam

In de OV-visie Rotterdam 2040 is geconstateerd dat het tramnet te weinig bijdraagt aan de stedelijke ontwikkeling en reizigersgroei in het mobiliteitssysteem. Het doel van deze studie is om het tramnet zodanig te optimaliseren dat het, net als het metronet, een substantiële bijdrage gaat leveren aan de stedelijke ontwikkeling en leefbaarheid van de regio Rotterdam.



Verhoging capaciteit metronet Rotterdam

In de OV-visie Rotterdam 2040 en de adaptieve ontwikkelstrategie Mobiliteit en Verstedelijking is geconstateerd dat een uitbreiding van de metrofrequentie op het gehele metronet (incl. E-Lijn) tussen 2025 en 2030 een hoge maatschappelijke impact heeft op de reizigers en de verstedelijkingsplannen. De eerste analyses laten zien dat het aantal reizigers op het hele metronet jaarlijks met 4% groeit en er binnen enkele jaren op meerdere plekken in het metronet capaciteitsknelpunten ontstaan. De studie richt zich op frequentieverhoging in de spits van de huidige 18 naar maximaal 24 diensten per uur, met daarnaast onderzoek naar infravraagstukken, stallingscapaciteit, veiligheid en omgevingshinder.



Automatische metro 2040.

Indien de vervoersvraag in de metro structureel met 3-4% per jaar blijft groeien, zal rond eind jaren 30, ook na een frequentieverhoging, het metrosysteem haar maximumcapaciteit bereiken. Een systeemsprong naar (deels) automatische metro's is dan de enige optie om het systeem verder te laten groeien. Deze verkenning vindt parallel plaats aan de verkenning naar de frequentieverhoging voor de metro op middellange termijn.



HOV ontwikkelingen Maastunnel-Zuidplein 2025

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Top-eis : Kansen voor mensen, Concurrerende economie, Efficiënt en rendabel

Fase : Verkenning

Planning : Verkenning 2020, Realisatie in periode 2021-2025

Investering : € 45 miljoen en KTA € 3,5 miljoen (benuttingspakket MIRT- verkenning Oeververbinding)

Bijdrage MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met RET en Rotterdam

Het verbeteren van de OV-verbindingen via de bestaande Rotterdamse oeververbindingen waar op middellange termijn een meer hoogwaardige OV kwaliteit kan worden gerealiseerd. Daarmee worden (toekomstige) capaciteitsknelpunten in het huidige binnenstedelijk OV-systeem verminderd. Het levert een bijdrage aan de verstedelijkingsopgave en het mitigeren van vervoersarmoede in Rotterdam-zuid (laag aantal banen binnen 45 minuten in bereik). De planstudie betreft concreet het verbeteren van de bestaande busverbinding door de Maastunnel. Uit de OV-visie Rotterdam blijkt dat er een vervoerpotentieel is voor in ieder geval een HOV-bus.



4.1.3 Overige OV-verkenningen

Preverkenning Leiden-Dordrecht

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen, efficiënt en rendabel

Thema : Capaciteitsvergroting; verkorting reistijd

Fase : Preverkenning

Planning : Preverkenning gereed eind 2020

Investering : Nader te bepalen

Bijdrage MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met IenW

In de zuidelijke Randstad worden tot 2040 circa 190.000 nieuwe woningen langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Rotterdam-Dordrecht) en het metropolitaan OV gebouwd. De belangrijkste economische toplocaties en groengebieden liggen hier eveneens langs of in de nabijheid. Een prognose is dat het OV-gebruik jaarlijks met gemiddeld 3% groeit, wat gelijk is aan een verdubbeling van het aantal passagiers in 2040 ten opzichte van 2017. Tussen 2030 en 2040 is hoe dan ook investeren in doorontwikkeling van deze spoorlijn nodig, om als drager van de stedelijke, economische en andere maatschappelijke ontwikkeling van het gehele gebied te fungeren. In 2020 starten MRDH en IenW met alle andere betrokkenen een preverkenning op. Die leidt einde 2020 tot een MIRT-besluit met daarin de bekostiging, een plan voor de infra-investering, het vervoersconcept, stations en alle relevante omgevingsaspecten.



Ontwikkelstrategie Zoetermeer Rotterdam

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen, efficiënt en rendabel

Thema : Capaciteitsvergroting; verkorting reistijd

Fase : Verkenning

Planning : Nader te bepalen

Investering : Nader te bepalen

Bijdrage MRDH : Nader te bepalen

Rol MRDH : Trekker in samenwerking met Zoetermeer, Lansingerland en Rotterdam

In 2019 is de gebiedsuitwerking Middengebiet afgerond. De MRDH en de gemeenten Zoetermeer, Lansingerland en Rotterdam starten op basis daarvan een ontwikkelstrategie met als oogmerk de OV-bereikbaarheid tussen Zoetermeer en Rotterdam aanzienlijk te verbeteren. De verstedelijkingsplannen in dit gebied spelen hier een belangrijke rol in. We werken aan een stappenplan/ ontwikkelpad tot 2040, met als eindbeeld een OV-verbinding van lightrailkwaliteit.



4.2 Planstudies

A4 Passage Poorten en Inprikkers

Doelstelling S.A. : Betrouwbaar op weg

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)

Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding

Fase : Planstudie

Planning : Planuitwerkingsfase gereed in 2021

investering : € 248 miljoen Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012)

Subsidie MRDH : € 18 + € 4,9 miljoen (op basis van bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan en het besluit bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 30 januari 2019)

Rol MRDH : Subsidieverlener

Op 12 november 2012 hebben het Rijk, provincie Zuid-Holland (PZH) en het Stadsgewest Haaglanden (met als rechtsopvolger de MRDH) het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' getekend. Daarin zijn afspraken gemaakt over de realisatie en financiering van een samenhangend pakket aan infrastructuurprojecten dat de bereikbaarheid van de Haagse regio moet verbeteren. Deze projecten zijn essentiële schakels in het netwerk van de Zuidvleugel en van belang voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in dit deel van de regio. De maatregelen uit dat pakket worden tot 2028 uitgevoerd. De deelprojecten betreffen:

- A4 Passage (RWS)
- N14 (RWS)
- N211 Wippolderlaan (provincie Zuid-Holland)
- Kruising Erasmusweg/Lozerlaan (Den Haag-provincie Zuid-Holland)
- Prinses Beatrixlaan (Rijswijk)

Het ministerie van IenW betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief het vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen Beatrixlaan en Den Hoorn en aanpassingen aan de N14. In het voorjaar van 2020 worden meekoppelkansen voor fietsroutes en ecologie uitgewerkt waarbij mogelijk ook een bijdrage van de MRDH wordt verwacht (indicatie 5 miljoen euro). De provincie Zuid-Holland heeft al enige maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute genomen.

De MRDH, de gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg.

Voor de Prinses Beatrixlaan is een alternatief voorstel met een verschoven maaiveld-variant uitgewerkt waar de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit over heeft genomen. Rijswijk en de MRDH betalen aan deze oplossing, waarbij voor een deel nog wordt gezocht naar ontbrekende middelen.

Alle deelprojecten doorlopen momenteel de planuitwerkingsfase. Op korte termijn wordt de voortgang en planning per deelproject in beeld gebracht.



4.3 Uitwerkingen

Nieuw Reijerwaard

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Thema : Capaciteitsuitbreiding

Fase : Uitwerking

Planning : Realisatie 2020-2022

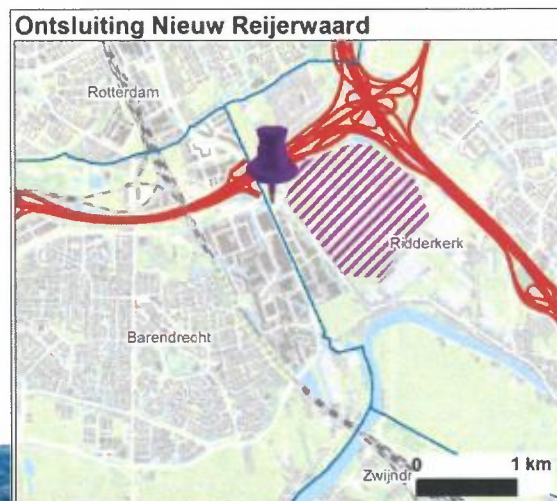
Investering :

Subsidie MRDH : € 5,25 miljoen

RoI MRDH : Subsidieverlener

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

De planuitwerking voor de hoofdontsluiting wordt door de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard uitgevoerd.



Hart van Zuid (Rotterdam)

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Fase : Uitwerking

Planning : Start 2020, oplevering 2024

Investering : Niet bekend

Subsidie MRDH : € 12 miljoen.

Rol MRDH : Subsidieverlener

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

OV knooppunt Hart van Zuid



Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid

Doelstelling S.A.	: Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen
Thema	: Capaciteitsvergroting
Fase	: Uitwerkingsfase
Planning	: Realisatie 2020 -2022
Investering	: € 10 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 10 miljoen
Rol MRDH	: Trekker

Het spoor tussen de haltes Laan van NOI en Leidschenveen wordt nu door zowel de tramlijnen naar Zoetermeer als naar Rotterdam gebruikt, het zogenaamde samenloopdeel. Het gaat specifiek om het baanvak Laan van NOI – Voorburg 't Loo –Leidschendam-Voorburg – Den Haag Forepark. Hier rijden metro's van de E-lijn en light-railtrams lijn 3 en lijn 4 gezamenlijk in een hoge frequentie over hetzelfde spoor.



Op termijn is er vanwege de groei van het aantal passagiers op alle lijnen een totale frequentieverhoging naar 30 per uur dringend gewenst.

Voor het verhogen van deze frequentie op het samenloopdeel moet de dienstregeling en de spoorbeveiliging worden aangepast, en tevens moet het mogelijk worden om trams en metro's gelijktijdig te laten halteren op enkele van de haltes. De storingsgevoeligheid moet lager worden door kleine inframaatregelen en operationele maatregelen bij de vervoerders en de beheerder.

Het samenloopdeel is erkend als een OV-knelpunt in de door het Rijk uitgevoerde capaciteitsanalyse NMCA. Het Rijk is daarom bereid om financieel bij te dragen via de Korte Termijn Aanpak MoVe.

Treinsporen station Schiedam centrum

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Top-eis : Niet direct; wel lange termijn concurrerende economie, kansen voor mensen, CO2-reductie

Thema : Capaciteitsvergroting

Fase : realisatiefase

Planning : Uitwerking in 2019, Realisatie in 2025

Investering : Maximaal € 40 miljoen

Bijdrage MRDH : € 6,6 miljoen

Rol MRDI I : Ondersteunen IenW en ProRail

Dit project betreft de modificatie van vrijvallende treinsporen door de ombouw Hoekse Lijn. Rijk en regio hebben afgesproken, gelet op de positieve tussenresultaten van de studie naar de aanpassing van de spoorconfiguratie van het emplacement Schiedam de volgende stap te zetten en door te gaan met het tweede deel van de ontwerpopdracht tot het niveau van het realisatiebesluit.



Met (een MRDH-bijdrage aan) de werkzaamheden wordt beoogd:

- meer robuustheid te creëren op de sporen tussen Den Haag en Rotterdam en een hogere treinfrequentie per 2025;
- behoud van de Intercity-status van station Schiedam Centrum;
- een betekenisvolle stap te zetten naar volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam;
- alle perrons op Schiedam Centrum te blijven gebruiken;
- het gebruik van de Hoekse Lijn sporen te continueren door ze te integreren in het spoortraject Den Haag-Rotterdam;
- de aanlanding van de Eurostar op perron 1 van Rotterdam Centraal goed te regelen.

Randvoorwaarde is dat Rijk en regio de kosten gezamenlijk dragen op basis van 50/50 en een maximum van € 40 miljoen exclusief BTW. De MRDH heeft voor dit project een bedrag van € 6,6 miljoen gereserveerd.

4.4 Realisatie

H6-weg (Hoek van Holland)

Doelstelling S.A. : Betrouwbaar op weg

Fase : Realisatie

Planning : Gereed in 2020

Investering : € 17,7 miljoen

Subsidie MRDH : € 8,6

Rol MRDH : Subsidieverlener

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



Tramlijn 19 Delft

Doelstelling S.A.	: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Realisatie
Planning	: Eind 2020 tot medio 2021 realisatie in TU-wijk gereed
investering	: € 47,6 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 38,4 miljoen
Rol MRDH	: Opdrachtgever

De aanpassingen aan tramlijn 19 hebben de komende jaren alleen nog betrekking op het tracé in Delft. Ter hoogte van de spoortunnel wordt het tramspoor op een definitieve locatie gelegd. Na realisatie van de Sebastiaansbrug kan aansluiting plaatsvinden op het al aangelegde tramspoor in de TU-campus in Delft.



Sint Sebastiaansbrug te Delft

Doelstelling S.A.	: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Realisatie
Planning	: Brug gereed Q2 2020
Investering	: € 26,4 miljoen
Subsidie MRDH	: € 7,0 miljoen, PZH € 9,4 miljoen en Delft € 10,0 miljoen
Rol MRDH	: Opdrachtgever

De nieuwe Sint Sebastiaansbrug vervangt de huidige brug. De nieuwe brug zorgt voor een veilige en vlotte verbinding tussen het centrum en de TU-wijk.

De huidige brug is in slechte staat en vertoont scheuren. De brug is daardoor ook niet geschikt voor de aanleg van de trambaan voor tramlijn 19, die naar TU Delft Campus gaat rijden. De nieuwe brug wordt een basculebrug op dezelfde locatie als de huidige brug en krijgt net als de oude brug een doorvaarthoogte van 4,5 meter.

Gemotoriseerd verkeer beschikt op de nieuwe brug over twee keer één rijstrook. Voor het openbaar vervoer zijn twee rijstroken beschikbaar voor tram en bus, in de zijligging aan de oostzijde van de brug. Aan beide zijden komen vrijliggende voet- en fietspaden.



Knooppunt Alexander Rotterdam

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel

Thema : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering

Fase : Realisatie

Planning : Gereed 2020

Investering : € 12 miljoen

Subsidie MRDH : € 7,71 miljoen

Rol MRDH : Subsidieverlener

Het knooppunt Alexander is niet optimaal vormgegeven. Hierdoor kiezen potentiële OV-reizigers voor de auto waarmee het wegennet onnodig belast wordt. Het station heeft krappe in- uitgangen naar de metro en trein, de uitstraling van de stationshal en de sociale veiligheid zijn slecht, de aansluiting op de openbare ruimte is niet prettig en de overstap van metro naar trein is onveilig.

Met de opwaardering zal de reiziger centraal staan. Er komt een integratie van het metro- en treinstation tot één gebouw met korte overstapmogelijkheden. Het treinperron (richting centrum) wordt met een bypass over het treinspoor kortgesloten met het metroperron richting centrum. Hierdoor hoeft de grote stroom reizigers die deze overstap maakt, het metrospoor niet meer gelijkvloers te kruisen.

Het OV-knooppunt wordt transparant, herkenbaar, toegankelijk, sociaal veilig en levendig. De herkenbaarheid van de oostelijke entree van de treinperrons wordt vergroot waarbij de aansluiting op het openbaar gebied verbetert. Het nieuwe stationsgebouw wordt ingebed in de directe omgeving en de openbare ruimte. Er komen goede aansluitingen op andere ketenvoorzieningen zoals de bus, fiets, P+R en te voet.



Frequentieverhoging E-Lijn - keerspoor Pijnacker

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen
Thema : Capaciteitsvergroting
Fase : realisatie
Planning : realisatie 2019-2021
Investering : € 22,85 miljoen
Subsidie MRDH : € 9,05 miljoen, rest RET
Rol MRDH : Trekker

Door de toename van het aantal passagiers op de E-lijn, wordt de bezettingsnorm tussen Berkel-Westpolder en Rotterdam CS overschreden. In de ochtendspits zijn extra ritten nodig, maar omdat er geen noodzaak is tot extra capaciteit tussen Pijnacker en Den Haag CS, is een keervoorziening bij Pijnacker-Zuid het meest efficiënt. De benodigde investering voor de keervoorziening inclusief spoorbeveiliging, tractie (stroomvoorziening) en geluidsmaatregelen bij Pijnacker, bedraagt € 22,85 miljoen. De MRDH draagt € 9,05 miljoen bij, de RET dekt de resterende middelen.



Tramlijn 1 Scheveningen-Delft, no-regrets

Doelstelling S.A.	: Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis	: Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	: Capaciteitsvergroting, Reistijdverkortung, Kwaliteitsverbetering
Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed 2024
Investering	: € 25,5 miljoen
Subsidie MRDH	: € 14,5 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener aan HTM en gemeente Den Haag

Tramlijn 1 verbindt de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Delft en moet voor 2024 geschikt zijn voor R-net materieel. De werkzaamheden zijn gericht op het aanpassen van de perrons voor breed materieel, het opheffen van conflicten in het profiel van vrije ruimte en het verbeteren van de halte-toegankelijkheid.

Vanwege de omvang van de lijn, de samenhang met het eerder beschreven programma tram 2024, maar ook vanwege een beperkt beschikbaar budget, worden alleen de No Regret maatregelen voorzien ad € 25,5 miljoen, waarvan € 11 miljoen door Den Haag en de HTM wordt gebudgetteerd en de resterende € 14,5 miljoen door de MRDH. Dit zijn maatregelen die in elk geval nodig zijn en waar mogelijk gecombineerd worden met groot onderhoud. De locaties zijn de Scheveningseweg inclusief wisselcomplex Teldersweg en tracé Carnegieplein (Den Haag), tracé Gevers Deynootweg (Scheveningen), Duinstraat (Scheveningen), halte Kneuterdijk (Den Haag) en Israëllaan (Delft) en Delftweg (Rijswijk).



Inmiddels is het poerenspoor Scheveningseweg vervangen. Er is subsidie verleend voor tracé Duinstraat-Prins Willemstraat (€1,0 miljoen). De subsidies voor de resterende tracédelen in Den Haag worden in 2020 verleend. Overige maatregelen langs het tracé vergen een nadere uitwerking in het programma Tram 2024.

Rotterdamsebaan (Rijswijk, Den Haag)

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)

Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding

Fase : Realisatie

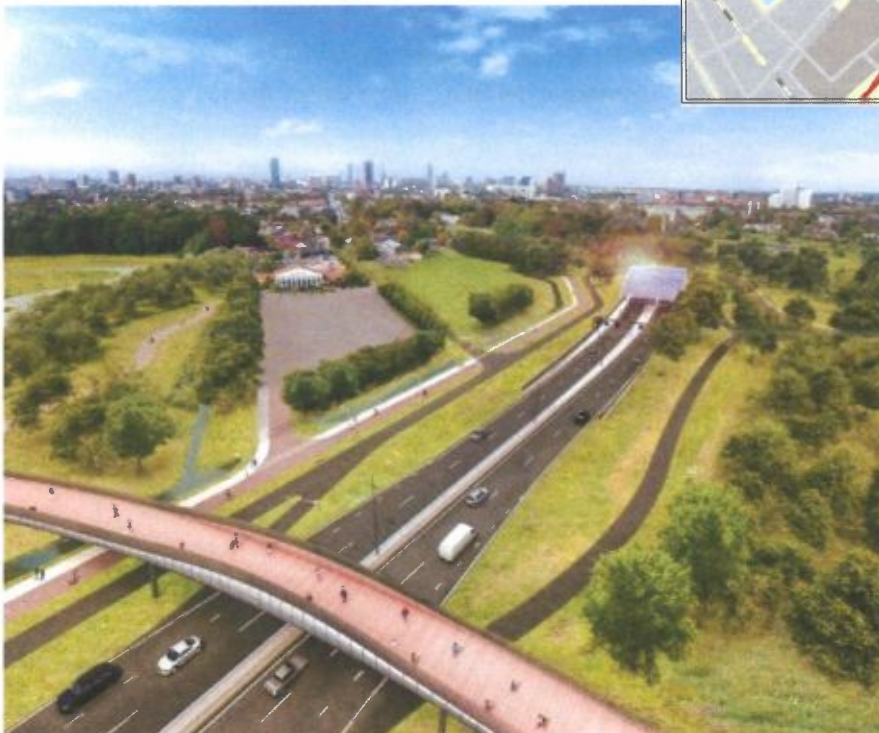
Planning : Gereed in 2020

Investering : € 500 miljoen +

Subsidie MRDH : € 497 miljoen (inclusief bijdrage IenW)

Rol MRDH : Subsidieverlener

De Rotterdamsebaan is een verbinding tussen knooppunt Ypenburg en de Centrumring van Den Haag. De Rotterdamsebaan wordt aangelegd als boortunnel onder Voorburg-West en sluit aan op de Binckhorstlaan. De verbinding is nodig vanwege de problematische bereikbaarheid van de centrale zone van Den Haag en de verwachte economische ontwikkelingen. Na de openstelling medio 2020, verbetert de leefbaarheid in Voorburg en langs de Haagweg te Rijswijk. De totale kosten voor dit project bedragen € 497 miljoen.



De Grote Kruising (Krimpen aan den IJssel)

Doelstelling S.A.	: Betrouwbaar op weg
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed in 2022
Investering	: € 33,8 miljoen, waarvan € 19 miljoen onderhoud en € 14,8 miljoen verbetering
Subsidie MRDH	: € 4,9
Rol MRDH	: Subsidieverlener

Het project De Grote Kruising in Krimpen aan den IJssel betreft een groot onderhoudswerk, waarin tegelijkertijd maatregelen worden getroffen voor de verbetering van de doorstroming van het autoverkeer, het busverkeer en de fietsers. Het project is, als onderdeel van de Algeracorridor, opgenomen in de KTA MoVe 2020. De provincie Zuid-Holland en het Ministerie van IenW dragen bij aan de verbeteringsmaatregelen.

Het belangrijkste element uit het project is de wijziging van het halteren van de bussen. In plaats van te halteren bij het huidige busstation in het centrum, gebruiken de bussen straks langshaltes tussen de kruising en de Algerabrug. Hierdoor wordt de ingreep van het busverkeer in de verkeersregeling aanzienlijk minder, wat ten gunste komt aan de doorstroming van het autoverkeer. Een tweede element is een aanpassing waardoor de wisselstrook gelijktijdig kan worden gebruikt met ander verkeer richting centrum. Ook dit komt de doorstroming van het autoverkeer ten goede. Er worden ook diverse verbeteringen aangebracht voor de fietsers.

De totale KTA 2020 subsidie aan het project is € 14,8 miljoen, waarvan de MRDH € 4,9 miljoen voor haar rekening neemt. Het Ministerie stort zijn bijdrage in de BDU; deze wordt geïncorporeerd met de subsidie van de MRDH.



Fietsviaduct A4 bij Ypenburg (Den Haag)

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Fase : Realisatie

Planning : Gereed in 2020

Investering : € 12 miljoen

Subsidie MRDH : € 8,9 miljoen

Rol MRDH : Subsidieverlener

Dit fietsviaduct over de A4 vormt de laatste schakel in het zogenoemde Trekvljettracé, een fietsroute tussen Ypenburg en de binnenstad. Het fietsviaduct komt te liggen tussen de opening in de geluidswal langs de A4 aan de kant van Ypenburg in de wijk Bosweide en, aan de andere kant van de rijksweg, het golfterrein Leeuwenbergh.

Wanneer de verbinding over de A4 klaar is, is ook het fietspad dat vanaf het viaduct naar de Westvlietweg gaat lopen klaar. Vanaf de Westvlietweg kunnen fietsers richting Voorburg, Rijswijk en Den Haag Centrum.

Aan de zijkanten van het viaduct worden twee meter hoge windschermen aangebracht om de fietsers beschutting te geven.

Begin 2020 moet het viaduct klaar zijn.



Oostelijke Randweg (Pijnacker)

Doelstelling S.A. :

Fase : Realisatie

Planning : Gereed in 2020

Investering : € 10 miljoen +

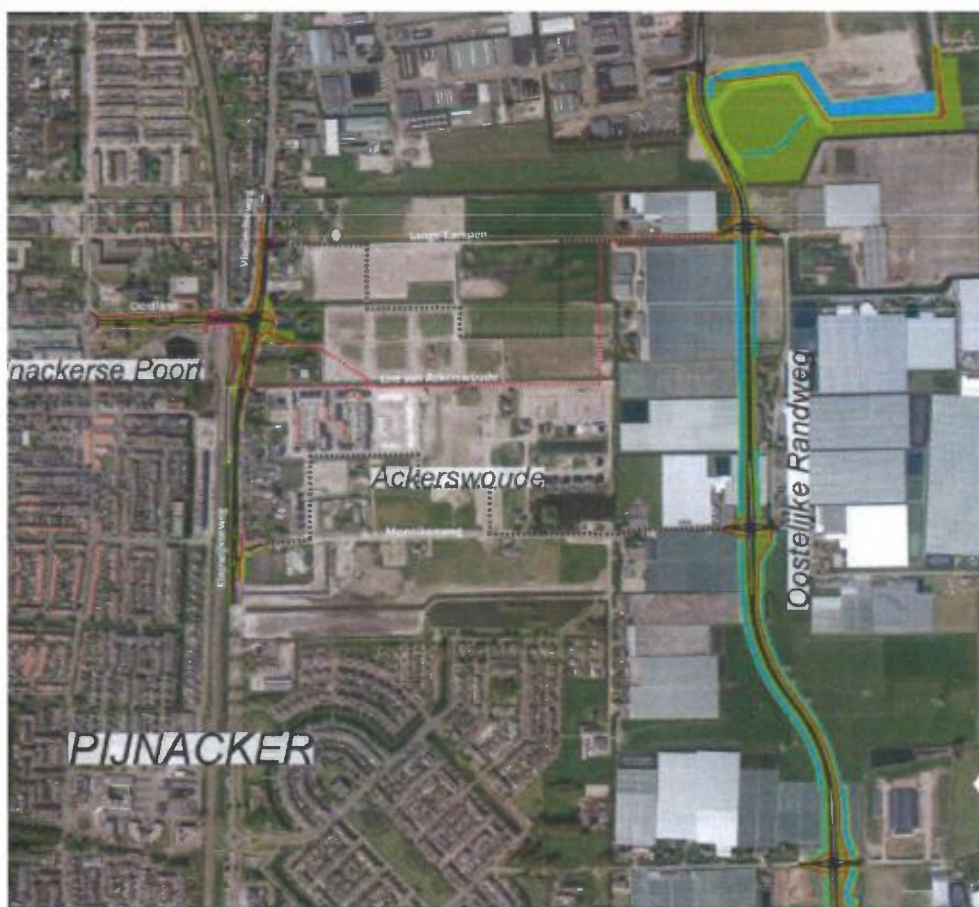
Subsidie MRDH : € 5,0 miljoen

Rol MRDH : Subsidieverlener

De Oostelijke randweg is een nieuwe weg tussen de N470 en de Katwijkerlaan. Deze weg biedt een directe toegang naar de ondernemers in het tuinbouwgebied en naar bedrijventerrein De Boezem. Ook kunnen de bewoners van de nieuwe woonwijk Ackerswoude in Pijnacker ervan gebruik maken. De nieuwe weg doorkruist de Hoogseweg, Monnikenweg en Lange Campen en sluit via de Zijdegeweg aan op de Katwijkerlaan. Met het doortrekken van de Hoogseweg verbetert de verkeersontsluiting van het glastuinbouwgebied op de nieuwe Oostelijke randweg en wordt o.a. de Monnikenweg ontlast.

Naast de Oostelijke randweg, aan de kant van de N470, komt een ecologische waterberging die bij extreme regenval extra water kan bergen. Daarnaast worden rietlanden, dotterlandschappen en houtwallen aangelegd, waarmee de gemeente de ecologische diversiteit vergroot.

Naar verwachting is begin 2020 de gehele weg gereed.



Fiets/voetgangerstunnel station Delft Campus

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Fase : Realisatie

Planning : Start realisatie eind 2019, gereed voorjaar 2021.

Investering : € 8,4 miljoen

Subsidie MRDH : € 7,6 miljoen (inclusief indexering), overig deel gemeente Delft

Rol MRDH : Subsidieverlener

Met de verdubbeling van de spoorlijn Rijswijk – Delft-Campus wordt tegelijkertijd het station met de stationsomgeving vernieuwd. Om van de ene kant naar de andere kant van het station te komen, wordt een nieuwe stationstunnel aangelegd. Deze verbindt niet alleen de twee stationspleinen met elkaar, het is tegelijkertijd een belangrijke schakel in de oost-west fietsroute.

Bij de nieuwe inrichting wordt de gemeente ook verlost van het fietsparkeerprobleem op het viaduct van de Kruithuisweg. De brug wordt nu door veel studenten en medewerkers van de TU gebruikt als overnachtingsplek voor hun rijwiel, waarna ze via een trap het perron oprennen. Die stallingen gaan in de nieuwe situatie naar beneden.



A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)

Fase : Realisatie

Planning : Gereed in 2024

Investing : € 1 miljard (circa)

Bijdrage MRDH : € 64,9 miljoen

Rol MRDH : Bijdrage aan inpassing

Dit project omvat de realisatie van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en de A16. De weg wordt voor een groot gedeelte aangelegd op de huidige locatie van de N209 langs Rotterdam-The Hague Airport. Vanaf de Bergweg-Zuid tot en met de Rotte wordt de weg aangelegd in een half-verdiepte tunnel door het Lage Bergse Bos. Met de aanleg van dit deel van de A16 verbeteren de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Rotterdam en het noordelijke deel van de Rotterdamse regio, verbetert de doorstroming op de A13 en A20 en wordt het onderliggend wegennet voor een groot gedeelte ontlast. De MRDH heeft in 2017 in totaal € 64,9 miljoen beschikbaar gesteld voor extra maatregelen ten behoeve van een goede inpassing van de weg, waaronder een akoestisch landschap, de tunnel op maaiveld en een recreaduct.



4.5 In 2019 in gebruik genomen projecten

In 2019 is een aantal projecten opgeleverd en in gebruik genomen. In deze paragraaf worden de in het oog springende en grote projecten genoemd; in de bijlage is een lijst opgenomen met kleine projecten die in 2019 zijn afgerond.

De financiële afhandeling heeft over het algemeen langer tijd nodig, zodat de laatste betalingen nakomen in het volgende kalenderjaar. Het is dus mogelijk dat de genoemde projecten financieel nog niet zijn afgerond. Hieronder volgt een korte omschrijving van de betreffende projecten.

Busplatform Den Haag Centraal

Het busplatform Den Haag Centraal is opnieuw ingericht met een nieuwe overkapping. De inrichting van het busplatform is overzichtelijker en de looproutes korter. Het aantal perrons is uitgebreid. Het platform heeft een golvende nieuwe overkapping. Hierdoor stappen reizigers altijd droog in en uit.

De instaphaltes liggen vlak voor de wachtruimte. Zo zien reizigers vanuit de wachtruimte in de stationshal de voorkant van de bussen. Reizigers krijgen via digitale schermen informatie op maat over lijnnummer, richting en vertrektijden. De reiziger steekt pas over naar het instapperron als de bus wordt aangekondigd op het scherm. De bus rijdt dan binnen korte tijd naar het instapperron. De uitstaphaltes zijn aan de zijde van de Anna van Buerenstraat. Er zijn aparte perrons voor de bussen die enige tijd moeten wachten voordat de volgende rit begint.



Komkommerweg (Pijnacker)

De Komkommerweg is een nieuwe uitvalsweg voor verkeer van en naar het glastuingebied Pijnacker West. Deze weg ontlast de kernen Pijnacker (Oostlaan) en Delfgauw van (vracht)-verkeer, want de Komkommerweg geeft ook een directe aansluiting voor bedrijven in het achterliggende glastuinbouwgebied. Zo neemt de leefbaarheid en woonkwaliteit toe. De Komkommerweg sluit met een rotonde aan op de N470. Het fietspad langs de Komkommerweg verbindt de fietspaden langs de Delftsestraatweg met het fietspad langs de N470. Het fietspad langs de N470 gaat met een tunnel onder de Komkommerweg door. Zo kunnen fietsers via het bestaande fietspad langs de N470 zonder belemmeringen van Pijnacker naar Delft en omgekeerd.



Station Lansingerland – Zoetermeer (BleiZo)

Station Lansingerland – Zoetermeer is het nieuwe NS-station op de spoorlijn Den Haag - Gouda - Utrecht op de grens van de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland. Hier komen trein, RandstadRail, buslijnen, fietspaden, een P+R en fietsparkeren op een hoogwaardig knooppunt bij elkaar. Dit opent grote kansen voor ruimtelijke ontwikkeling.

De bedieningsovereenkomst met de NS is vastgesteld en afgerekend.



Hoekse Lijn

Het project Hoekse Lijn is de ombouw van het bestaande tracé tussen Schiedam en Hoek van Holland van een gewone spoorlijn naar een moderne metro. In Schiedam sluit de Hoekse Lijn aan op metrolijn B naar Nesseland. Door de koppeling aan het Rotterdamse metronet is het hart van Rotterdam via de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis verbonden met het strand van Hoek van Holland.



Inframaatregelen NRR en AROV (Den Haag en omgeving)

Netwerk RandstadRail (NRR) heeft als doel bij te dragen aan een zeer goede OV-bereikbaarheid in de regio Den Haag. De opgave was om de groei van openbaar vervoer met 40% tot 2020 mogelijk te maken, onder andere door de inzet van nieuw, breder trammaterieel.

Het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) heeft als doel het OV sneller te maken door knelpunten weg te nemen of trajecten te stroomlijnen. NRR en AROV zijn met elkaar verweven. De meeste van de haltes van de tramlijnen 2, 9, 11, 15 en 17 zijn gereed gemaakt voor dat bredere materieel en hebben een comfortabele inrichting en actuele reisinformatie gekregen. In Q2 van 2020 zal de financiële afwikkeling ook gereed zijn.



Bijlagen

Bijlage A: Grote projecten

Bijlage B: Kleine projecten

B1: Lopende subsidies Kleine projecten

B2: Aanmeldingen 2020 Kleine projecten

B3: In 2019 afgesloten kleine projecten

Bijlage C: Korte Termijn Aanpak Mobiliteit en Verstedelijking (KTA MoVe) 2020 - 2021

Bijlage D: Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM)

Bijlage E: R-net

Bijlage F: ITS

Bijlage G: Prioritaire Metropolitane Fietspaden

Bijlage H: InnOVatie

Bijlage I: Ketenmobiliteit OV knooppunten

Bijlage J: UAB beleidsuitwerking

Bijlage K: Afkortingen

Bijlage A Grote projecten

Een project is groot als de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 5 miljoen exclusief btw voor OV-projecten en hoger dan € 10 miljoen voor alle andere projecten. In de bijgevoegde lijst zijn zowel lopende beschikkingen als verkenningen en planstudies opgenomen, stand per 1 januari 2020. De bedragen die zijn opgenomen betreffen het aandeel van de MRDH, plus het eventuele aandeel van partijen die hun geldstroom via de MRDH laten lopen. Er zijn drie redenen om de grote projecten apart te benoemen en inzichtelijk te maken:

- ze beslaan een substantieel deel van de investeringsruimte;
- de investeringen hebben een kasritme dat over meerdere jaren is gepland, waardoor de investeringsruimte in latere jaren beperkt kan worden;
- de investeringen zijn vaak gelabeld aan één gemeente of partij, maar het belang is over het algemeen groter.

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

Proj nr.	Projectnaam	Aanvrager	Cat.	Subsidie	Betaald tm 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	NRR (Netwerk RandstadRail)-projecten, excl BleiZo en HSE (per 1-1-19)	MRDH	OV	112.951.671	94.255.757	18.695.914						
	AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer)-projecten, excl BleiZo en HSE	MRDH	OV	109.656.243	80.734.461	21.910.638				7.011.144		
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (exclusief Sebastiaansbrug)	MRDH	OV	51.068.950	40.000.000	6.000.000	4.000.000	1.068.950				
18OMR0451	Tramlijn 19 Sint Sebastiaansbrug (inclusief bijdragen PZH en Delft)	MRDH	OV	26.400.000	16.400.000	8.000.000	2.000.000					
16OZO0027	Vervoersknooppunt BleiZo	Zoetermeer	OV	56.980.000	56.980.000							
16ONS0037	Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)	NS stations	OV	7.713.000	5.784.750	1.928.250						
17ODH0299	Busplatform Den Haag Centraal (BBV)	Den Haag	OV	6.699.000	3.349.500	3.349.500						
SRREO03053	Systeemsprong Sneltramtraject	RET	OV	13.730.000	5.000.000		8.730.000					
18ORE0357	Frequentieverhoging E-lijn	MRDH	OV	9.050.000	130.000	4.870.000	4.050.000					
	Hoekse Lijn (*)	Rotterdam	OV	405.584.200	364.909.434	39.674.766	1.000.000					
02ADG001	Rotterdamsebaan	Den Haag	VMWS	496.571.663	348.816.736	102.804.042	44.950.885					
10APP001	Komkommerweg fase 1	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	5.454.987	3.011.757	2.443.230						
14APP001	Komkommerweg fase 2	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	6.668.616		6.668.616						
18FPN0408	Komkommerweg fase 3 fietstunnel	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	1.864.000	932.000	932.000						
13APP001	Oostelijke Randweg fase 2	Pijnacker-Nootdorp	VMWS	5.000.000	3.750.000	1.250.000						
HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	Hellevoetsluis	VMWS	5.450.000	4.360.000	1.090.000						
18WNR0438	Reconstructie IJsselmondse knoop	GR Nieuw Reijerwaard	VMWS	5.250.000		2.625.000	2.625.000					
18WRO0418	H6-weg	Rotterdam	VMWS	8.600.000	4.300.000	4.300.000						
17FDH0226	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	Den Haag	FKM	8.888.500	4.444.250	4.444.250						
18FPR0380	Fietstunnel station Delft Zuid (incl. indexering)	ProRail	FKM	7.203.052	7.203.052							
	Algera-corridor: grote kruising	Krimpen a/d IJssel		9.010.000		2.703.000	3.604.000	1.802.000	901.000			
	Tram 2024	MRDH	OV	PM								
	Central innovation District Binckhorst, No Regret-maatregelen	Den Haag		86.800.000		1.600.000	2.300.000	13.700.000	41.300.000	27.900.000		
	Stadstram	MRDH	OV	13.720.600	13.266.200	454.400						
	Brandveiligheid metrostations	MRDH	OV	12.000.000	10.000.000							
	Tramlijn 1	MRDH	OV	14.500.000	7.382.924	5.000.000	2.117.076					
	Samenloop RandstadRail	MRDH	OV	10.000.000	130.000	4.000.000	3.000.000	2.870.000				
	Hart van Zuid	Rotterdam	OV	12.000.000		6.000.000		6.000.000				
	Aansluiting 4-sporigheid Schiedam	MRDH	OV	6.577.500		2.192.500	2.192.500	2.192.500				
	A4-passagie Poorten en Inprikkers (excl indexering, BTW en bijdrage PZH)	Den Haag	VMWS	17.975.206				17.975.206				
	A4-passagie Poorten en Inprikkers (excl indexering, BTW en bijdrage I&W)	Rijswijk	VMWS	25.338.567				4.900.000		20.438.567		
	Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland (ex aanmeldingen/beschikkingen)	MRDH	VMWS	22.745.455	21.925.324	820.131						
(*) = inclusief een raming van toekomstige prijspeilcorrecties				1.581.451.210	1.097.066.145	255.756.237	80.569.461	50.508.656	42.201.000	55.349.711	0	0

Bijlage B1 Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten per 22 januari 2020.

De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de MRDH-gemeenten, en vervolgens per andere subsidieontvanger. Subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, zijn met rood aangegeven en daarmee nog niet definitief.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Albrandswaard	18EAL0420	Schoolomgeving Don Boscoshool - Albrandswaard	VV	75.000	24-9-2018
Albrandswaard	18VAL0465	Schoolomgeving Portland - Albrandswaard	VV	18.000	7-1-2019
<i>Albrandswaard</i>	<i>19PAL0606</i>	<i>P+R Verwijzing Albrandswaard</i>	<i>VMWS</i>	<i>25.000</i>	
Totaal Albrandswaard				118.000	
Barendrecht	17EBA0298	Verkeerseducatie Barendrecht 2017	VV	18.500	20-12-2017
Barendrecht	17FBA0291	Snelfietsroute F16 Bedrijventerrein oost	FKM	125.000	23-1-2018
Barendrecht	18VBA0401	Verkeersveiligheid Portlandse Baan	VV	227.500	8-11-2018
Barendrecht	18KBA0441	Herinrichting entree fietsenstalling station Barendrecht	FKM	46.000	11-9-2018
Barendrecht	18PBA0482	P+R NS Station Barendrecht	FKM	128.000	7-2-2019
Barendrecht	18FBA0491	Fietstunnel station Barendrecht	FKM	221.500	7-2-2019
Barendrecht	18EBA0494	Verkeerseducatie 2018 Barendrecht	VV	11.000	30-1-2019
<i>Barendrecht</i>	<i>19EBA0602</i>	<i>Verkeerseducatie 2019 Barendrecht</i>	<i>VV</i>	<i>9.500</i>	
<i>Barendrecht</i>	<i>19PBA0603</i>	<i>Bewegwijzering Station Barendrecht</i>	<i>VMWS</i>	<i>-</i>	
<i>Barendrecht</i>	<i>19FBA0604</i>	<i>Verbreding Fietspad Middeldijk</i>	<i>FKM</i>	<i>20.500</i>	
Totaal Barendrecht				807.500	
Brielle	17EBR0213	Risico's van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer (Totally Traffic)	VV	3.000	vaststelling
Totaal Brielle				3.000	
Capelle aan den IJssel	18FCA0392	Fietspad Slotlaan - nieuwe route	FKM	167.500	16-7-2018
Capelle aan den IJssel	18VCA0424	Schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg - Capelle aan den IJssel	VV	125.000	13-8-2018
Capelle aan den IJssel	19VCA0559	Bocht in de Burgemeester van Beresteijnlaan	VV	52.000	10-7-2019
<i>Capelle aan den IJssel</i>	<i>19ICA0624</i>	<i>Haalbaarheidsstudie AVL M schaalvergroting Parkshuttle</i>	<i>VMWS</i>	<i>20.250</i>	
Capelle aan den IJssel	19ICA0625	Haalbaarheidsstudie AVL M beheercentrale op afstand Parkshuttle 2020	VMWS	11.500	17-12-2019
Capelle aan den IJssel	19ICA0626	Haalbaarheidsstudie AVL M Smart Surveillance Systeem Parkshuttle 2019	VMWS	12.000	17-12-2019
Totaal Capelle aan den IJssel				388.250	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Delft	16ODE0163	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	3.062.111	21-6-2017
Delft	17FDE0227	3e ondergrondse fietsenstalling CS	FKM	956.750	20-9-2017
Delft	17WDE0272	Ombouw verkeerslichten naar iVRl's	VMWS	136.000	10-10-2017
Delft	17VDE0345	Fietsstraat Van Foreestweg	FKM	51.000	27-2-2018
Delft	18FDE0358	Fietsstrook Havenstraat tegenrichting	FKM	75.088	23-2-2018
Delft	18VDE0362	Verbreden fietspad Buitenwatersloot	FKM	46.000	4-12-2018
Delft	18WDE0372	Verbeteren autobewegwijzering Delft	VMWS	60.000	2-5-2018
Delft	18FDE0378	Fietsstraat Abtwoudseweg en Zuideinde/Hooikade (BBV)	FKM	330.750	3-7-2018
Delft	18MDE0379	Beatrixlaan-Van Foreestweg (BBV)	VMWS	799.000	29-5-2018
Delft	18FDE0464	Fietspad Poptahof-Mercuriusstraat	FKM	127.000	4-12-2018
Delft	19VDE0539	Zeeheldenbuurt fase 2	VV	57.500	8-7-2019
Delft	19FDE0592	Fietsstraat Parallelweg Van Foreestweg fase 2	FKM	95.500	18-11-2019
Delft	19VDE0607	Voorhofdreef	VV	150.500	18-12-2019
Totaal Delft				5.947.199	
Den Haag	14FDG006	Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren	FKM	2.450.000	8-10-2014
Den Haag	15FDG006	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a)	FKM	1.213.695	20-4-2015
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	1.168.067	18-5-2016
Den Haag	16FDH0033	Toelegend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg	FKM	250.000	4-8-2016
Den Haag	16FDH0115	Verbeteren fiets steroute Scheveningen	FKM	935.047	7-12-2016
Den Haag	16KDH0004	Knooppuntontwikkeling DH-CS fietsparkeren Koninging Julianaplein (BB1)	FKM	962.198	21-9-2016
Den Haag	16MDH0034	DVM Verkeerscentrales Den Haag	VMWS	1.147.202	10-8-2016
Den Haag	17PDH0240	P&R Haaglanden (HGL-BBV-005a)	FKM	771.000	8-8-2017
Den Haag	17WDH0346	Ombouw verkeerslichten naar iVRl's Den Haag	VMWS	391.000	17-5-2018
Den Haag	17FDH0353	Fietsvoorzieningen Stationsweg en Wagenstraat (sterfietsroute Rijswijk)	FKM	375.000	13-3-2018
Den Haag	17FDH0354	Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag-Spoorwijk (HGL BBV 006/4)	FKM	189.233	18-6-2018
Den Haag	18FDH0369	Vrijliggend fietspad Madesteinweg	FKM	1.910.000	17-10-2018
Den Haag	18VDH0370	Noordwestelijke hoofdroute Vrijenhoeklaan-Sportlaan	VV	1.213.000	11-7-2018
Den Haag	18FDH0412	Fietsvoorzieningen Vlaskamp	VV	626.000	24-9-2018
Den Haag	18PDN0430	P&R Forepark	FKM	4.386.000	26-9-2018
Den Haag	18VDH0434	Noordwestelijke hoofdroute Segbroeklaan	VV	540.500	4-12-2018
Den Haag	18FDH0470	Fietsvoorzieningen Waalsdorperweg	FKM	514.500	19-3-2019
Den Haag	18FDH0471	Fietsvoorzieningen Van Alkemadelaan - Wassenaarseweg	FKM	160.000	4-2-2019
Den Haag	18KDH0487	KTA 6.1 Fietsparkeervoorzieningen bij OV	FKM	42.500	10-12-2018
Den Haag	18FDH0488	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	825.000	5-3-2019
Den Haag	18VDH0488	Blackspot Erasmusweg-Poeldijkseweg	VV	48.000	4-12-2018
Den Haag	18VDH0504	Schoolomgeving 2018 Den Haag deel 2A, 2B en 2C	VV	59.000	8-8-2019
Den Haag	19VDH0527	Verkeersveiligheidsmaatregelen Westduinweg (Statenlaan - van Bergenstraat)	VV	222.500	30-7-2019
Den Haag	19VDH0530	Reconstructie Frederik Hendriklaan en Willem de Zwijgerlaan	VV	247.500	27-8-2019
Den Haag	19VDH0531	Erasmusweg, deel Troelstrakade - Loevesteinlaan	VV	250.000	27-8-2019
Den Haag	19VDH0538	Aanpassing infrastructuur voor Haga Shuttle	VMWS	46.000	vaststelling
Den Haag	19VDH0568	Schoolomgeving Den Haag 2019	VV	53.500	3-10-2019
Den Haag	19FDH0569	Verbetermaatregelen langzaamverkeer station Laan van Noi (KTA 2019)	VMWS	338.500	10-12-2019

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Den Haag	19VDH0576	Rotonde Westduinweg - Schokkersweg	VV	237.000	
Den Haag	19VDH0578	Blackspot Maartensdijklaan - Hengelolaan	VV	186.000	
Den Haag	19DDH0588	68 iVR's Den Haag (KTA2019)	W	952.000	18-11-2019
Den Haag	19EDH0594	Verkeerseducatie Den Haag 2019	VV	166.500	
Den Haag	19VDH0599	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk	FKM	675.000	
Totaal Den Haag				23.551.442	
Hellevoetsluis	16VHE0172	30 km/uur-zone Bloemen en Plantenbuurt	W	18.750	vaststelling
Hellevoetsluis	17VHE0253	subsidie 30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt	W	11.500	4-12-2017
Hellevoetsluis	19FHE0593	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	OV	746.000	
Hellevoetsluis	19THE0620	Toegankelijkheid bushaltes Hellevoetsluis	OV	56.500	
Totaal Hellevoetsluis				832.750	
Krimpen a/d IJssel					
Totaal Krimpen a/d IJssel				-	
Pijnacker-Nootdorp	17FPN0271	Fietspad Verlengde Hoogseweg (HGL-BBV-006)	FKM	272.342	28-11-2017
Lansingerland	18FLA0421	Verlichting Landscheidingsfietspad	FKM	322.000	20-11-2018
Lansingerland	19KLA0598	Vervoersknoop Rodenrijs (KTA 2019)	OV	1.904.000	18-12-2019
Lansingerland	19VLA0563	Fietsveilige rotondes	W	1.499.500	17-10-2019
Lansingerland	19OLA0573	R-net halteaanpassingen lijn 170 en 173 (KTA 2019)	OV	150.000	
Lansingerland	19FLA0638	Fietspad Berkelsedijkje (MFR)	FKM	270.000	
Totaal Lansingerland				4.417.842	
Leidschendam-Voorburg	17WLV0317	Verbindingsweg Stompwijk	VMWS	269.625	19-3-2018
Leidschendam-Voorburg	17VLV0331	Herinrichting Nieuwstraat	W	37.500	30-1-2018
Leidschendam-Voorburg	18DLV0366	iVR's Leidschendam-Voorburg 5 stuks	VMWS	119.000	3-4-2018
Leidschendam-Voorburg	19DLV0556	5 iVR's Leidschendam- Voorburg (KTA 2019) 2020	VMWS	70.000	23-9-2019
Totaal Leidschendam-Voorburg				496.125	
Maassluis	19OMA0552	Bushaltes JanSchoutenlaan en Westlandseweg	OV	92.500	18-7-2019
Totaal Maassluis				92.500	
Midden-Delfland	17VMD0277	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	W	56.250	2-5-2016
Totaal Midden-Delfland				56.250	
Nissewaard	18VNI0473	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2018 2019	W	25.000	5-2-2019
Nissewaard	18MNI0501	KTA-9 ITS, dynamische verwijzing P+R Nissewaard	W	16.618	1-2-2019
Nissewaard	19KNI0601	Fietsparkeren metrostation De Akkers (KTA 2019)	FKM	170.800	
Totaal Nissewaard				-	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Pijnacker-Nootdorp	14FPP005	30 km-zone Pijnacker-Noord	FKM	750.000	24-9-2014
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0017	Fietspad Virulypad F227.5	FKM	420.500	31-3-2017
Pijnacker-Nootdorp	17VPN0247	30 km/u-zone Berken-en Bomenbuurt	VV	62.779	4-9-2017
Pijnacker-Nootdorp	17FPN0285	Verkeersveiligheidsmaatregelen Pijnacker-Nootdorp	VV	30.000	23-1-2018
Pijnacker-Nootdorp	18FPN0475	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	77.000	24-1-2019
Pijnacker-Nootdorp	18WPN0484	Verbetering aansluiting N470/Laan van Ruyven	VMWS	85.750	5-2-2019
Pijnacker-Nootdorp	19FPN0535	Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	231.500	17-6-2019
Pijnacker-Nootdorp	19VPN0579	Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenweg	VV	131.000	16-12-2019
Totaal Pijnacker-Nootdorp				1.788.529	
Ridderkerk	19FRI0529	Fietspad Ringdijk Ridderkerk	FKM	148.500	10-4-2019
Totaal Ridderkerk				148.500	
Rijswijk	17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2	FKM	445.500	1-2-2018
Rijswijk	18ERK0386	Inrichten schoolzones 2018 Rijswijk	VV	82.500	19-6-2018
Rijswijk	17MRW0342	Ombouw verkeerslichten naar iVRi's Rijswijk	VMWS	187.000	19-3-2018
Rijswijk	18VRK0485	Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan	VV	423.000	25-4-2019
Totaal Rijswijk				1.138.000	
Rotterdam	16FRO0171	Verbeteren fietsverbinding Centrumas (RTD-BBV-006)	FKM	222.000	17-3-2017
Rotterdam	16KRO0065	Plaatsen van fietsvoorzieningen bij OV Halte Coolhaven	FKM	62.500	ingetrokken
Rotterdam	16VRO0130	Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat	VV	50.750	22-12-2016
Rotterdam	17KRO0199	Fietstrommels 2017	FKM	86.500	17-5-2017
Rotterdam	17PRO0252	Uitbreiden en verplaatsen P&R Hoek van Holland Haven	FKM	496.000	20-9-2017
Rotterdam	17FRO0290	Fietsvoorziening bij openbaar vervoer halte Blijdorp (BBV)	FKM	11.850	28-11-2017
Rotterdam	17FRO0295	Centrumas fase 2 (RTD-BBV-006)	FKM	460.000	24-1-2018
Rotterdam	17VRO0306	Blackspot Gordelweg	VV	24.250	29-1-2018
Rotterdam	17VRO0307	Blackspot Rooseveltweg-MLKingweg rotonde	VV	39.000	23-1-2018
Rotterdam	18VRO0308	Blackspot Fairoaksbaan-Bovendijk	VV	121.250	13-8-2018
Rotterdam	17VRO0309	Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat	VV	87.000	8-3-2018
Rotterdam	17FRO0310	Fietsparkeren OV-haltes	FKM	7.000	vastgesteld
Rotterdam	17VRO0311	Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht	VV	281.000	5-10-2018
Rotterdam	18FRO0376	Doortrekken fietspad Terletpad naar RTH Airport	FKM	55.250	12-9-2018
Rotterdam	18EVRO0435	Verkeerseducatie Rotterdam 2018	VV	32.000	27-9-2018
Rotterdam	18FRO0446	Fietsuggestiestroken Linker Rottekade	FKM	73.000	17-10-2018
Rotterdam	18FRO0472	Fietsroute Groene Verbinding, Krabbendijkstraat	FKM	207.000	24-1-2019
Rotterdam	18FRO0478	Asfalteren fietspad Slinge zuidzijde	FKM	4.000	15-4-2019
Rotterdam	18VRO0486	Argonautenweg Jasonweg rotonde	VV	82.500	24-1-2019
Rotterdam	18KRO0495	Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam oostelijke locaties, Kralingse Zoom ea	FKM	20.500	24-6-2019
Rotterdam	18KRO0496	Fietsparkeren bij OV-halte Gerdesiaweg	FKM	22.000	28-5-2019
Rotterdam	18KRO0497	Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam westelijke locaties, 1e Middellandstraat ea	FKM	30.000	24-6-2019
Rotterdam	19FRO0526	Fietsmaatregelen Kleiweg - Uitweg	FKM	42.000	12-4-2019

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rotterdam	19ORO0536	Bushalte Zomerland zuidzijde, buslijn 75 (KTA 2019-3)	OV	50.000	vastgesteld
Rotterdam	19FRO0545	Fietspaden Molenvliet	FKM	66.000	10-10-2019
Rotterdam	19ORO0553	Haltepaar aan de Oud Perniseweg te Pernis	OV	23.500	24-9-2019
Rotterdam	19ORO0554	Blackspot Dorpsweg - Kromme Zandweg	VV	240.500	12-9-2019
Rotterdam	19ERO0558	Verkeerseducatie Rotterdam 2019	VV	160.000	2-10-2019
Rotterdam	19IRO0589	Haalbaarheidsstudie AVL M ss Rotterdam - Katendrecht	VMWS	8.500	2-12-2019
Rotterdam	19FRO0591	Vrijliggend fietspad oprit Verlengde Willemsbrug	FKM	149.500	18-11-2019
Rotterdam	19DRO0596	VRI Kralingsezoom	OV	201.000	
Rotterdam	19KRO0600	Fietsparkeren Rotterdam CS	FKM	455.500	10-12-2019
Rotterdam	19ORO0608	Onderdoorgang De Lugt	OV	120.000	4-12-2019
Rotterdam	19VRO0609	Blackspot Heemraadsingel - Beukelsdijk	VV	50.000	
Rotterdam	19KRO0611	Fietsparkeren OV locaties	FKM	111.500	18-12-2019
Rotterdam	19PRO0612	P+R Meijersplein	FKM	300.000	
Rotterdam	19FRO0613	Fietspad aan de slachthuisweg te Hoek van Holland	FKM	134.000	18-12-2019
Rotterdam	19FRO0614	Waalburgerweg/Spoorsingel	FKM	42.500	18-12-2019
Rotterdam	19FRO0619	MFR Mathenesserweg verbreden fietspad	FKM	218.510	
Rotterdam	19ORO0621	Toegankelijk maken bushaltes lijn 75 (KTA 2019-3)	OV	70.182	
Rotterdam	RDRDW02618	Ontsluiting Nesselande 4e fase RDRDW02618	VMWS	500.000	21-12-2016
Totaal Rotterdam				5.418.542	
Schiedam	SCSCH03070	Haltetoegankelijkheid Schiedam 2015	OV	10.000	11-5-2016
Schiedam	17FSC0296	Fietspad Beatrixlaan - route 412	FKM	99.500	23-1-2018
Schiedam	17VSC0303	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg	VV	78.000	13-3-2018
Schiedam	17VSC0304	Blackspot Nieuwe Damlaan - Mgr Nolenslaan	VV	83.000	10-1-2018
Schiedam	17VSC0321	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	VV	134.000	13-3-2018
Schiedam	18MSC0462	KTA 14 Pilot pendelvervoer havens Schiedam	VMWS	28.167	10-12-2018
Schiedam	18FSC0468	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	146.250	21-12-2018
Schiedam	18FSC0474	Asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan - route 411	FKM	3.000	22-1-2019
Schiedam	19KSC0534	Fietsparkeren bij metro Troelastralaan en Parkweg 68 fpp (KTA 2019)	FKM	18.000	8-7-2019
Schiedam	19ISC0565	Haalbaarheidsstudie AVL M Schiedam -Maardingen LOAV 2020	VMWS	13.860	22-1-2019
Schiedam	19OSC0622	Plaatsing van 2 R-net ABRI's halte buslijn 456 (KTA 2019)	OV	29.960	
Totaal Schiedam				643.737	
Vaardingen	17OVL0229	Zuidelijke perrontoegegang station Vaardingen Centrum	OV	135.000	22-3-2018
Vaardingen	18VVL0515	Rotonde Zwanesingel	VV	276.000	17-10-2019
Vlaardingen	19KVL0597	Fietsenstallingen Hoekselij	FKM	35.000	
Totaal Vaardingen				446.000	
Wassenaar	16VWA0064	Waalddorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	479.573	22-11-2016
Wassenaar	16FWA0063	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	187.500	13-9-2016
Wassenaar	18VWA0445	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar	VMWS	25.500	10-12-2018
Totaal Wassenaar				692.573	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Westland	17FWE0195	Fietspad Groene Schakel woonrijp maken	FKM	34.185	6-6-2017
Westland	17VWE0323	School-thuisroute 4e fase Van Iennepstraat 's-Gravenzande	VV	47.000	23-2-2018
Westland	17VWE0330	Aanpassingen kruispunt Kruisbroekweg / Kruisweg	VMWS	165.000	8-3-2018
Westland	17VWE0343	Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan	VV	454.500	21-8-2018
Westland	17VWE0344	Reconstructie kruispunt Haagweg / Molenweg	VV	500.000	6-7-2018
Westland	18FWE0477	Bewaakte fietsenstalling Verdilaan	FKM	59.000	22-1-2019
Westland	18FWE0483	Fietspad van de "Oostelijke Randweg" te De Lier	FKM	695.500	22-1-2019
Totaal Westland				1.955.185	
Totaal Westvoorne				-	
Zoetermeer	16FZO0050	Nachtnet Fiets	FKM	230.013	10-1-2017
Zoetermeer	17OZO0218	RandstadRailhalte Stadhuis	OV	876.500	25-10-2017
Zoetermeer	17FZO0281	Snelfietsroute Midden-Delfland-Delft-Pijnacker-Zoetermeer HGL-BBV-006/1	FKM	668.000	7-2-2018
Zoetermeer	17FZO0286	Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat)	FKM	37.500	18-12-2017
Zoetermeer	17FZO0287	Rondje Meerpolder	FKM	125.000	18-12-2017
Zoetermeer	17FZO0320	1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden	FKM	47.000	18-12-2017
Zoetermeer	18VZO0367	Verkeersveiligheid winkelcentra	VV	75.000	16-7-2018
Zoetermeer	18VZO0368	Reconstructie Franklinstraat-Wattstraat	VV	95.000	25-4-2018
Zoetermeer	18OZO0373	Bleizo HOV-baan	OV	1.467.910	13-6-2018
Zoetermeer	19VZO0537	Aanpassing kruispunt 1e Stationsstraat - Karel Doormanlaan	VV	33.500	25-9-2019
Zoetermeer	19IZO0557	Haalbaarheidsstudie AVLMDutch Innovation Park 2019	VMWS	8.500	vastgesteld
Zoetermeer	19VZO0566	Reconstructie Karel Doormanlaan	VV	312.500	25-9-2019
Zoetermeer	19DZO0574	5 iVR's Zoetermeer (KTA 2019)	OV	70.000	23-9-2019
Zoetermeer	19VZO0590	Landelijke MONO-campagne	OV	31.000	19-12-2019
Zoetermeer	19IZO0617	Implementatie AVLMDutch Innovation Park 2020	VMWS	13.500	25-11-2019
Totaal Zoetermeer				4.090.923	
Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten				53.032.845	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.		datum beschikking
De Verkeersonderneming	SRVOX02675	Werknemersaanpak (BB) SRVOX02675	VMWS	682.000	21-5-2013
De Verkeersonderneming	SRVOD02818	ITS Rotterdam (BB41) SRVOD02818	VMWS	696.500	1-10-2015
De Verkeersonderneming	SRVOX03007	Aanpak bezoeken 2015-2017 (2015) (BBV)	VMWS	345.000	2-6-2015
De Verkeersonderneming	SRVOF03052	Vorbereidingskosten netwerkversterkingen (BBV)	VMWS	1.215.377	
De Verkeersonderneming	17WVO0352	Spitsreductie vrachtverkeer (BB)	VMWS	316.513	18-2-2018
De Verkeersonderneming	17WVO0237	HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV)	VMWS	241.300	29-11-2017
De Verkeersonderneming	16MML0055	Campagne Filedier 2015-2017 (2016/2017) (BBV)	VMWS	35.000	23-9-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0059	Systeemsturing en ITS (BBV)	VMWS	84.300	16-9-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0060	Moving Traffic A20 deelprj. onderz./ analyse (RTD-BBV-027)	VMWS	23.500	23-9-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0119	Beïnvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014)	VMWS	40.000	13-10-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0143	Stimuleren rijgedrag stakeholders en doelgroepen RTD-BBV-031	VMWS	107.500	28-12-2016
De Verkeersonderneming	16DVO0148	PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling (2019)	VMWS	132.500	
De Verkeersonderneming	17WVO0175	Logistiek 2016 (RTD-BBV-008)	VMWS	130.000	8-3-2017
De Verkeersonderneming	17WVO0237	HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV)	VMWS	241.300	29-11-2017
De Verkeersonderneming	18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	VMWS	421.500	
De Verkeersonderneming	18MVO0431	KTA2 Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	152.123	
De Verkeersonderneming	18MVO0432	KTA5.1 Gebruik Netwerken - Rijgedrag	VMWS	977.481	
De Verkeersonderneming	18MVO0433	KTA4 Logistieke Efficiency 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	574.440	
De Verkeersonderneming	18MVO0439	Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (deel 2018) (RTD-BBV-003)	VMWS	1.600.000	
De Verkeersonderneming	18MVO0440	Pva Logistiek deel 2017-2018 (BBV)	VMWS	56.000	
De Verkeersonderneming	18MVO0457	KTA-7 Logistiek platform spreiding vrachtverkeer	VMWS	36.313	13-12-2018
De Verkeersonderneming	19MVO0543	Logistiek in de stad (KTA 2019- 13a)	VMWS		
De Verkeersonderneming	19MVO0544	Publiekscampagne Zuidvleugel jaarschijf KTA 2019	VMWS	306.000	8-7-2019
De Verkeersonderneming	19MVO0550	MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport	VMWS	1.576.446	10-7-2019
De Verkeersonderneming	19MVO0551	Marktplaats voor mobiliteit en gebieds- en werkgeversaanpak (KTA2019-11b)	VMWS	2.100.000	10-7-2019
De Verkeersonderneming	19MVO0577	Beïnvloeden rijgedrag - Ritjedelen (KTA2019 -12a)	VMWS	100.000	
Totaal De Verkeersonderneming				12.191.092	
Havenbedrijf Rotterdam	HBHBO03060	Ponton Willemsbrug	CV	800.000	17-2-2016
Havenbedrijf Rotterdam	16OHA0178	Fietsvoetverbinding Schiedam-Heijplaat (RTD-BBV-007)	CV	157.500	17-5-2017
Havenbedrijf Rotterdam	18MHA0377	CAR routes gedeelte Suurhoffbrug Dintelhavenbrug RTD-BBV-028	VMWS	334.500	31-10-2018
Havenbedrijf Rotterdam	18VHA0437	Blackspot Maasvlakte kruisingen Dardanelenstraat	WV	1.150.000	30-1-2019
Havenbedrijf Rotterdam	18MHA0513	KTA-15 Lastmile voorziening Maasvlakte Rotterdam	VMWS	27.114	8-7-2019
Havenbedrijf Rotterdam	19MHA0618	Mobiliteitsplatform Maasvlakte/Europoort (KTA 2019)	VMWS	266.667	13-1-2020
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				2.735.781	
HTM Personenvervoer N.V	17OHT0293	Planstudie Remise Haaglanden Zuid incl. haalbaarheidsstudie Remise Scheveningen	CV	600.000	
HTM Personenvervoer N.V	18OHT0481	Bushalte lijn 28 Norfolkterrein	CV	51.500	4-12-2019
HTM Personenvervoer N.V	19OHT0616	R-net aanpassingen op het haltemeubilair lijnen 455 en 456 (KTA 2019)	CV	497.991	
Totaal HTM exploitatie				1.149.491	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.		datum beschikking
RET NV	REREM02762	Stadstram voorfinanciering engineering	OV	191.400	
RET NV	REREO03056	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt	OV	175.000	
RET NV	16ORE0015	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt fase 2	OV	229.750	
RET NV	16ORE0029	Aanpassen uitgangen metrostation Dijkzigt	OV	2.345.250	
RET NV	16TRE0166	Inhaalslag geleidelijnen Tramlushaltes Rotterdam	OV	381.000	
RET NV	16ORE0177	Proefbedrijf Hoekse Lijn	OV	690.500	
RET NV	18TRE0394	Toegankelijke tramhaltes linker Rottekade - Zaagmolenbrug (Stadstram)	OV	165.250	3-7-2018
RET NV	18TRE0460	Extra lift Metrostation Vijfsluizen Schiedam	OV	293.500	17-10-2018
RET NV	180VRE0502	R-net DRIS panelen Bleizo	OV	16.500	13-12-2018
RET NV	180VRE0503	R-net DRIS panelen Voorne-Putten	OV	100.250	13-12-2019
RET NV	19REO0528	Zonnepanelen metrostations	OV	1.850.000	
RET NV	19ORE0541	Toegankelijke tramhaltes Bergpolderplein (stadstram)	OV	97.750	
RET NV	19ORE0586	DRIS voor R-net haltes Lansingerland en station Schiedam	OV	146.500	29-10-2019
Totaal RET NV				6.682.650	
ProRail	16KPR0048	Fietsparkeren NS Mariahoeve	FKM	132.500	29-8-2016
ProRail	17FPR0283	Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander	FKM	52.500	25-10-2017
ProRail	17FPR0314	Fietsparkeren NS station Zoetermeer oost	FKM	217.000	11-4-2018
Totaal ProRail				402.000	
Provincie Zuid-Holland	15VZH001	Rotonde Monster	FKM	1.103.542	3-9-2015
Provincie Zuid-Holland	17MZH0338	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (BBV)	OV	532.500	25-4-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0387	Pieter Bregmanlaan (BBV)	FKM	363.123	2-8-2018
Provincie Zuid-Holland	18WZH0384	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	998.725	17-10-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0409	Snelfietsroute F15 IJsselmonde	FKM	100.000	21-11-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0436	Verlengde Velostrada	FKM	858.500	21-11-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0514	Snelfietsroute F20 Rotterdam-Gouda	FKM	100.000	9-4-2019
<i>Provincie Zuid-Holland</i>	<i>19OZH0623</i>	<i>Haltemeubilair R-net Voorne-Putten (KTA 2019)</i>	<i>OV</i>	<i>437.246</i>	
<i>Provincie Zuid-Holland</i>	<i>19DZH0628</i>	<i>13 iVRI's Provincie Zuid-Holland (KTA 2019)</i>	<i>VMWS</i>	<i>48.209</i>	
Totaal Provincie Zuid-Holland				4.541.844	
Rijkswaterstaat	RWRWR02894	P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894	FKM	1.290.812	17-5-2017
Rijkswaterstaat	18MRW0498	KTA-5.7 Blauwe Golf	VMWS	62.500	5-3-2019
Rijkswaterstaat	19DRW0595	KTA 2019-2 Flankerende maatregelen incidenten Bruggen	VMWS	70.000	16-12-2019
Totaal Rijkswaterstaat Z-H				1.423.312	
Gemeente Leiden	18OLD0374	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (Leiden) (BBV)	OV	304.677	18-6-2018
Gemeente Leiden	18FLD0402	Deelfietssysteem Biosciencepark (BBV)	FKM	54.000	24-9-2018
Hoogheemraadschap van Rijnland	17FRL0180	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder	FKM	540.000	27-11-2017
Totaal Overige overheden				898.677	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.		datum beschikking
ADVOSS Verkeersveiligheid	18EDN0425	Accountmanager Totally Traffic 2018-2020	VV	2.862	
Team Alert	18EDN0509	Raamcontract Totally Traffic 2019	VV	6.095	4-4-2019
Johan Cahuzak	18EDN0511	Raamcontract Totally Traffic 2019	VV	6.535	
Heer Otto	18EDN0508	Raamcontract Totally Traffic 2019	VV	7.500	
HCO	18EDN0417	Verkeersprojecten 2018-2019	VV	23.362	
Halo Jobbing	18EDN0469	Opdracht coordinatie Verkeersleerkracht	VV	59.360	
Tjinco	19EDE0582	SOS Verkeersleerkrachten 2019-2020	VV	27.123	
OnderwijsAdvies	18EDN0404	Verkeersprojecten SGH 2018-2019	VV	10.583	
OnderwijsAdvies	18EDN0466	Inzet verkeersleerkracht SoS	VV	23.993	
OnderwijsAdvies	19EDN0522	opdracht Totally Traffic 2019, OnderwijsAdvies	VV	10.000	15-1-2019
OnderwijsAdvies	19EDE0581	SOS- Verkeersleerkracht 2019-2020	VV	127.545	
R. Wittenberg		Verkeersleerkrachten	VV	24.016	
Vriese Educatief Maatwerk (VEM)		Verkeersleerkrachten	VV	50.916	
DON Opleidingen	19EDE0570	Dodehoek projecten 2019-2020	VV	15.000	
Wortelboer Rij-opleidingen	19EDE0571	Dodehoek projecten 2019-2020	VV	16.792	
Flyover	19EDE0572	Dodehoek projecten 2019-2020	VV	26.988	
Bureau Leefstijl	19EDN0519	Raamcontract TotallyTraffic 2019	VV	28.369	15-1-2019
Sportservice Zuid-Holland	19EDN0525	Bob-sport	VV	15.100	
VVN Afdeling Den Haag (Veiligverkeer)	19EDN0521	Opfriscursus Senioren	VV	26.508	12-2-2019
Totaal verkeerseducatie				508.647	
VNO NCW West	19MDN0523	KTA 2019 Gedrag, werkgevers en logistiek Bereikbaar Haaglanden en Rijnland	VMWS	-	24-1-2019
Diversen	16MMR0002	Logistieke efficiency BBV Haaglanden	VMWS	12.216	
Diversen	16MMR0085	gedragsverandering BBV Haaglanden	VMWS	24.400	
Diversen	18MMR0414	KTA 2018 gedragsaanpak	VMWS	26.430	
Diversen	19MMR0524	KTA 2019 OV probeerpassen	VMWS	86.418	
Bereik!	19MDE0560	KTA Moving Traffic	VMWS	368.527	25-11-2019
Reisgedragsbeïnvloeding				517.991	
Rotterdam Airport Vastgoed	18FDN0490	Terletpad Airport RTH	FKM	190.500	4-12-2018
TU Delft	18FDN0476	Fietsinfrastructuur B. van der Pollweg	FKM	578.500	12-4-2019
TU Delft	19VLV0555	Onderzoek kennisontwikkeling AVL	VMWS	50.000	
Rebel Automated Shuttles	19IDN0627	Implementie AVL Rotterdam The Hague Airport	VMWS	25.000	
Haagse shuttle BV	18WDN0512	Haga Shuttle	VMWS	328.000	30-1-2019
Totaal Diversen				1.172.000	
Openstaande verplichtingen kleine projecten overige subsidieontvangers				33.395.485	

Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2020

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van december 2019 onderstaande lijst met aanmeldingen goedgekeurd. De lijst is de stand van de aanmeldingen per 1 januari 2020. De indieners kunnen tot en met 31 oktober 2020 een subsidie aanvragen.

In het voorjaar van 2020 vragen we de gemeenten nieuwe aanmeldingen voor subsidie voor kleine projecten in te dienen. Voor kleine projecten wordt een budget opgenomen in de begroting 2021. In dit budget is rekening gehouden met verkeerseducatie. In de nazomer van 2020 worden de aanmeldingen beoordeeld en in december 2020 worden de subsidiabele projecten ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

Aanvrager	Aanmeldir	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2020	2021	2022	2023
Albrandswaard	jul-19	Verkeerseducatie Albrandswaard 2020	VV	€ 10.000	€ 5.000	€ 5.000			
Albrandswaard	jul-19	Schoolzone Sportlaan Rhoon	VV	€ 40.000	€ 20.000	€ 20.000			
Albrandswaard	jul-19	Schoolzone Julianastraat Rhoon	VV	€ 200.000	€ 100.000	€ 100.000			
Albrandswaard	jul-19	Haltetoeankelijkheid Albrandswaard 2020 *	OV	€ 170.000	€ 80.000	€ 80.000			
Totaal Albrandswaard					€ 205.000	€ 205.000	0	0	0
Barendrecht	jul-19	Verkeerseducatie Barendrecht 2020	VV	€ 25.000	€ 12.500	€ 12.500			
Barendrecht	jul-19	Fietspaden Vrijenburgerweg	FKM	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Barendrecht	jul-19	Fietsinfrastructuur Hoefslag	FKM	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Barendrecht	jul-19	Reconstructie Donk - Dierensteinweg - aanleg rechtaffer	VV	€ 200.000	€ 100.000	€ 100.000			
Barendrecht	jul-19	Fietspad Binnenlandse Baan	FKM	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Barendrecht	jul-19	Kilweg - A29 - Middeweg, extra rijstrook en IVRI	VV	€ 724.000	€ 101.000	€ 101.000			
Totaal Barendrecht					€ 738.500	€ 738.500	0	0	0
Brielle									
Totaal Brielle					-	-	-	-	-
Capelle aan den IJssel	jul-19	Schoolzones Capelle aan den IJssel 2020	VV	€ 356.275	€ 178.500	€ 178.500			
Capelle aan den IJssel	jul-19	Brug Ringvaart-Golfbaanpad	VV	€ 467.000	€ 117.000	€ 117.000			
Totaal Capelle aan den IJssel					€ 295.500	€ 295.500	-	-	-
Delft	jul-19	Herinrichting kruising Schoemakerstraat - Huismansingel/Molengraafsingel	VV	€ 1.812.433	€ 906.500	€ 906.500			
Delft	jul-19	Mobiliteitshub Delft	VMWS	€ 165.000	€ 82.500	€ 82.500			
Delft	jul-19	Fietsstraat Michiel de Ruyterweg	VV	€ 582.000	€ 291.000		€ 291.000		
Delft	jul-19	Fietsstraat Hugo de Grootstraat	VV	€ 596.000	€ 298.000		€ 298.000		
Delft	jul-19	Herinrichting Julianalaan	VV	€ 1.003.000	€ 501.500	€ 501.500			
Totaal Delft					€ 2.079.500	€ 1.490.500	589.000	-	-

Aanvrager	Aanmelder	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2020	2021	2022	2023
Den Haag	jul-18	Soestdijkseplein	VV	€ 2.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000			
Den Haag	jul-18	Kruispunt Bezuidenhoutseweg - Rijnstraat	VV	€ 2.800.000	€ 1.400.000	€ 1.400.000			
Den Haag	jul-18	NWHR 3.1 kruisingen: Houtrustbrug en President Kennedylaan	VV	€ 2.500.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000			
Den Haag	jul-19	Blackspot Loosduinsekade - Soestdijksekade - Kampferfoelstraat	VV	€ 360.000	€ 180.000	€ 180.000			
Den Haag	jul-19	Reconstructie kruising Hofzichtlaan - Kleine Loo	VV	€ 2.018.000	€ 1.009.000	€ 1.009.000			
Den Haag	jul-19	Blackspotaanpak Den Haag 2020	VV	€ 750.000	€ 375.000	€ 375.000			
Den Haag	jul-19	Schoolomgeving Den Haag 2020	VV	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Den Haag	jul-19	Verkeerseducatie Den Haag 2020	VV	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Den Haag	jul-19	Fietsvoorzieningen Leidsestraatweg (Benoordenhoutseweg - Haagse Bos)	FKM	€ 632.000	€ 316.000	€ 316.000			
Den Haag	jul-19	Fietsvoorzieningen Westvlietweg - park Nabij	FKM	€ 390.000	€ 195.000	€ 195.000			
Den Haag	jul-19	Fietsvoorzieningen Spoorlaan - Westvlietweg	FKM	€ 299.400	€ 150.000	€ 150.000			
Den Haag	jul-19	Scheveningseweg (sterfietsroute binnenstad - Scheveningen dorp)	FKM	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000			
Den Haag	okt-19	Fietsvoorzieningen Postenkade	FKM	€ 190.000	€ 95.000	€ 95.000			
Totaal Den Haag					€ 6.295.000	€ 6.295.000			
Hellevoetsluis	jul-18	Realisatie fietsenstallingen zeven R-Net haltes Hellevoetsluis	FKM	€ 590.000		in programma R-net			
Totaal Hellevoetsluis					€ -	€ -			
Krimpen aan den IJssel	jul-19	Grote Kruising - fietsverbinding Vincent van Goghlaan	VMWS	€ 1.573.600	€ 200.000	€ 200.000			
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2	OV	€ 23.226.118		In programma KTA MoVe			
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Fietsenstalling nieuwe bustraverse	FKM	€ 160.000		In programma KTA MoVe			
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Fietsvoorzieningen van Algerabrug richting Krimpenerwaard	FKM	€ 5.669.751		In programma KTA MoVe			
Krimpen aan den IJssel	jul-18	Nieuwe P+R Krimpen aan den IJssel	FKM	€ 1.000.000		In programma KTA MoVe			
Totaal Krimpen aan den IJssel					€ 200.000	€ 200.000			
Lansingerland	jul-17	Berkelsdijkje	FKM	€ 990.000		in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Lansingerland	jul-19	Hellingbaan BleiZo	FKM	€ 4.800.000		in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Totaal Lansingerland					€ -	€ -			
Leidschendam-Voorburg	jul-19	Velostrada kruising Hofzichtlaan	FKM	€ 1.357.988	€ 679.000	€ 679.000			
Totaal Leidschendam-Voorburg					€ 679.000	€ 679.000			
Maassluis									
Totaal Maassluis					€ -	€ -			
Midden-Delfland	jul-19	Verlichting fietspad Weidepad	FKM	€ 45.820	€ 23.000	€ 23.000			
Midden-Delfland	jul-19	Grootchalige aanpak Maassluiseweg - Oude Veiling	VV	€ 970.000	€ 485.000	€ 485.000			
Totaal Midden-Delfland					€ 508.000	€ 508.000			
Nissewaard	jul-19	Uitbreiden P+R metrostation Heemraadlaan	FKM	€ 1.304.698	€ 652.500	€ 652.500			
Nissewaard	jul-18	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2020	VV	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000			
Nissewaard	jul-19	Fietspad Hekelingseweg	FKM	€ 537.500	€ 188.000	€ 188.000			
Totaal Nissewaard					€ 865.500	€ 865.500			
Pijnacker-Nootdorp	jul-19	Uitbreiding taken verkeersleerkracht School op Seef (SoS)	VV	€ 11.664	€ 6.000	€ 6.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-19	Aanpassen kruising De Poort - Kruisweg	VV	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Totaal Pijnacker-Nootdorp					€ 156.000	€ 156.000			

Aanvrager	Aanmeldir	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2020	2021	2022	2023
Rotterdam	nov-18	Fietskruisingen A16 en A20 (70% subsidie)	VV	€ 500.000		in programma ITS/overloop KTA 2019			
Rotterdam	jul-18	Fietsmaatregelen Eendrachtspaleis - Westersingel - Westblaak	FKM	€ 150.000	€ 75.000	€ 75.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsstraat Poelenburg	FKM	€ 200.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-18	Fietsoversteek Groene Verbinding Charloisse Lagedijk	FKM	€ 200.000	€ 100.000	€ 100.000			
Rotterdam	jul-18	Tweerichtingen fietspad Stadhoudersweg	FKM	€ 450.000	€ 200.000	€ 200.000			
Rotterdam	jul-18	Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug	FKM	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Rotterdam	jul-18	Verkeersprojecten Hoek van Holland	FKM	€ 7.000.000	€ 2.740.000	€ 215.000	€ 575.000	€ 1.950.000	
Rotterdam	jul-18	Blackspot Ringdijk - Wilgenlei	VV	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-19	Blackspot Beijerlandsebaan - Putselaan	VV	€ 70.000	€ 35.000	€ 35.000			
Rotterdam	jul-19	Blackspot Bergweg - Schiekade	VV	€ 200.000	€ 100.000	€ 100.000			
Rotterdam	jul-19	Blackspot Buitendijktunnel Colosseumweg	VV	€ 175.000	€ 87.500	€ 87.500			
Rotterdam	jul-19	Blackspot Prins Alexanderlaan - Koperstraat	VV	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Rotterdam	jul-19	Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan	VV	€ 1.388.101	€ 694.500	€ 694.500			
Rotterdam	jul-19	Abraham van Stolkweg, fietspad Mevianaplein	FKM	€ 80.000	€ 40.000	€ 40.000			
Rotterdam	jul-19	Bentinkplein-Walenburgerweg	FKM	€ 80.000	€ 40.000	€ 40.000			
Rotterdam	jul-19	Beukelsdijk/Henegouwerplein fietsoversteek	FKM	€ 168.000	€ 84.000	€ 84.000			
Rotterdam	jul-19	Crooswijksebocht en Linker Rottekade Noord (Binnenstedelijke Rotte)	FKM	€ 495.120	€ 248.000	€ 248.000			
Rotterdam	jul-19	Burgemeester van Walsumweg zuidzijde	FKM	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-19	Fietspad Doklaan	FKM	€ 80.000	€ 40.000	€ 40.000			
Rotterdam	jul-19	Noorderbocht fietsstroken	FKM	€ 337.042	€ 169.000	€ 169.000			
Rotterdam	jul-19	Pleinweg oversteken	FKM	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000			
Rotterdam	jul-19	Prinses Irenebrug Bergse Linkerrottekade	FKM	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000			
Rotterdam	jul-19	Rijnhaven-Maashaven 2 richting fietspad	FKM	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-19	Rochussenstraat Academieplein	FKM	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000			
Rotterdam	jul-19	Slinge fietspad zuidzijde	FKM	€ 296.122	€ 148.500	€ 148.500			
Rotterdam	jul-19	Stationsplein fietsverbeteringen	FKM	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000			
Rotterdam	jul-19	VRI 5 kruispunten herinrichten	FKM	€ 460.000	€ 230.000	€ 230.000			
Rotterdam	jul-19	Walenburgerweg	FKM	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-19	Welhoeksdijk (Rotterdamse kant)	FKM	€ 80.000	€ 40.000	€ 40.000			
Rotterdam	jul-19	Woensrechtstraat Park16hoven	FKM	€ 360.000	€ 180.000	€ 180.000			
Rotterdam	jul-19	Zuiderparkweg metro Slinge	FKM	€ 60.000	€ 30.000	€ 30.000			
Rotterdam	jul-19	Metropolitane fietsroute Naaldwijk-Rotterdam Matthenesserweg	FKM	€ 437.020		in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Rotterdam	jul-19	Fietsenstalling Rotterdam Alexander	FKM	€ 2.500.000	€ 750.000	€ 750.000			
Rotterdam	jul-19	Fietsparkeren OV locaties Rotterdam 2020	FKM	€ 570.000	€ 285.000	€ 285.000			
Rotterdam	jul-19	P+R Noorderhelling	FKM	€ 6.500.000	€ 2.229.500	€ 2.229.500			
Rotterdam	jul-19	Fietspadenstructuur A16, maatregel M3	FKM	€ 910.000	€ 455.000			€ 455.000	
Rotterdam	jul-19	Verkeerseducatie	VV	€ 320.000	€ 160.000	€ 160.000			
Totaal Rotterdam					€ 10.236.000	€ 7.256.000	575.000	2.405.000	

Aanvrager	Aanmeldir	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2020	2021	2022	2023
Ridderkerk	jul-19	Halttoegankelijkheid HOV Ridderkerk 2020 *	OV	€ 116.000	€ 52.500	€ 52.500			
Ridderkerk	jul-19	Verkeerseducatie Ridderkerk 2020	VV	€ 23.200	€ 12.000	€ 12.000			
Ridderkerk	jul-19	Schoolzones Ridderkerk 2020	VV	€ 197.200	€ 99.000	€ 99.000			
Ridderkerk	jul-19	Fietspaden Rijkstraatweg	FKM	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000			
Ridderkerk	jul-19	Fietsstraat Pruimendijk (F15)	FKM	€ 600.000	€ 200.000	€ 200.000			
Ridderkerk	jul-19	Fietsinfrastructuur Noordeinde (F15)	FKM	€ 290.000	€ 145.000	€ 145.000			
Ridderkerk	jul-19	Fietspad Verbindingsweg - A16	FKM	€ 150.000	€ 75.000	€ 75.000			
Totaal Ridderkerk					€ 783.500	€ 783.500			
Rijswijk	jul-17	Fietspad Laan van 't Haantje (Rijswijk Buiten - HPS Rijswijk Buiten) fase 3	FKM	€ 695.000	€ 348.000	€ 348.000			
Rijswijk	jul-17	Sterfietsroute Den Haag - Wateringse Veld - Sammersweg	FKM	€ 1.310.000	€ 655.000	€ 655.000			
Rijswijk	jul-18	Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchillaan	FKM	€ 1.445.000	€ 722.500	€ 722.500			
Rijswijk	jul-19	Eisenhowerplein fietsparkeren	FKM	€ 150.000	€ 75.000	€ 75.000			
Rijswijk	jul-19	Fietspad Prinses Beatrixlaan	FKM	€ 240.000	€ 120.000	€ 120.000			
Totaal Rijswijk					€ 1.920.500	€ 1.920.500			
Schiedam	apr-15	Asfalteren fietspad Rotterdamsedijk - route 08	FKM	€ 450.000	€ 113.000	€ 113.000			
Schiedam	jul-18	P+R verwijzing station Schiedam Centrum	FKM	€ 338.000	€ 169.000	€ 169.000			
Schiedam	okt-19	Fietspad Horvathweg	FKM	€ 211.000	€ 105.500	€ 105.500			
Totaal Schiedam					€ 387.500	€ 387.500			
Vlaardingen	jul-19	Fietspad Maassluisdijk	FKM	€ 300.000	€ 210.000	in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Vlaardingen	jul-19	Reconstructie Reigerlaan	VV	€ 330.000	€ 165.000	€ 165.000			
Vlaardingen	jul-19	Verbreden fietspaden (oostelijk) deel Schiedamseweg	FKM	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Vlaardingen	jul-19	Fietsroute Burgemeester Heusdenlaan	FKM	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000			
Vlaardingen	jul-19	Westlandseweg	FKM	€ 110.000	€ 55.000	€ 55.000			
Totaal Vlaardingen					€ 830.000	€ 620.000			
Wassenaar									
Totaal Wassenaar					€ -	€ -			
Westland	jul-19	Fietsvoorzieningen bij OV	FKM	€ 120.000	€ 60.000	€ 60.000			
Westland	jul-19	Metropolitane fietsroute Naaldwijk-Rotterdam (2020 t/m 2022)	FKM	€ 6.000.000		in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Totaal Westland					€ 60.000	€ 60.000			
Westvoorne									
Totaal Westvoorne					€ -	€ -			
Zoetermeer	jul-19	Aanbrengen fietsstroken Voorweg	FKM	€ 188.000	€ 94.000	€ 94.000			
Zoetermeer	jul-19	Ontsluiting Nutricia-brug over fietspad Rokkeveenseweg	VV	€ 410.000	€ 205.000	€ 205.000			
Zoetermeer	jul-19	Fietslessen groepen 4 en 6	VV	€ 45.000	€ 22.500	€ 22.500			
Zoetermeer	jul-19	Herinrichting schoolomgeving Chaplinstrook	VV	€ 294.000	€ 147.000	€ 147.000			
Zoetermeer	jul-19	Schoolomgeving IKC Overwater	VV	€ 46.000	€ 23.000	€ 23.000			
Zoetermeer	jul-19	Metropolitane fietsroute Rotterdam-Zoetermeer (Oostweg/Industrieweg)	FKM	€ 592.000	€ 414.500	in programma Prioritaire Metropolitane Fietsroutes			
Zoetermeer	jul-19	Activiteiten in het kader van SCHOOL op SEEF	VV	€ 22.000	€ 11.000	€ 11.000			
Zoetermeer	jul-19	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	VV	€ 250.000	€ 125.000	€ 125.000			
Zoetermeer	jul-19	VVN Opfriscursussen theorie en rijvaardigheid 50-plussers	VV	€ 6.000	€ 3.000	€ 3.000			
Zoetermeer	jul-19	Fietspad Van Tuyllpark	FKM	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Totaal Zoetermeer					€ 1.095.000	€ 680.500			

Aanvrager	Aanmeldir	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2020	2021	2022	2023
Provincie Zuid-Holland	jul-19	N223 duurzaam veilig	VMWS	€ 11.679.000	€ 2.917.500	€ 2.917.500			
Provincie Zuid-Holland	jul-19	Oude Trambaan in gemeente Wassenaar	FKM	€ 240.000	€ 120.000	€ 120.000			
Provincie Zuid-Holland	jul-19	Verbetering fietspad N213b tussen de Dijkweg en de Nieuweweg	FKM	€ 1.450.000	€ 725.000	€ 725.000			
Provincie Zuid-Holland	jul-19	Verbetering fietspad N467a/b tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk	FKM	€ 1.325.000	€ 662.500	€ 662.500			
Provincie Zuid-Holland	jul-19	Verbeteren fietspad N464a tussen Poeldijk /Wateringen/Den Haag Zuid	FKM	€ 1.200.000	€ 600.000	€ 600.000			
Totaal Provincie Zuid-Holland					€ 5.025.000	€ 5.025.000			
Havenbedrijf Rotterdam	jul-19	Verbeteren veiligheid kruising Moezelweg / Merwedeweg	VV	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Totaal Havenbedrijf Rotterdam					€ 175.000	€ 175.000			
ProRail	jul-19	Den Haag Mariahoeve, upgrade station en fietsenstalling	VMWS	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Totaal ProRail					€ 50.000	€ 50.000			
RWS	jul-18	Bijdrage aansluitingen HWN-OWN (hoofwegennet-onderliggend wegnnet)	VMWS	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	
Totaal RWS					€ 1.500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	
MRDH	jul-19	Verkeerseducatie MRDH 2020 en volgende jaren	VV	€ 4.008.000	€ 4.008.000	€ 708.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
MRDH	jul-19	Aanpassen bushaltes n.a.v. wijzigingen vervoersplannen	OV	€ 750.000	€ 3.000.000	€ 750.000	€ 750.000	€ 750.000	€ 750.000
Totaal MRDH					€ 7.008.000	€ 1.458.000	€ 1.850.000	€ 1.850.000	€ 1.850.000
Eindtotaal IPVa 2020						€ 30.349.000	€ 3.514.000	€ 4.755.000	€ 1.850.000

* = onder voorbehoud goedgekeurde Uitvoeringsregeling m.b.t. bushaltesoegankelijkheid

Bijlage B3 In 2019 afgesloten kleine projecten

In 2019 is een aantal kleine projecten gerealiseerd en ook financieel afgesloten. De vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. De status is per 10 januari 2020.

Aanvrager	Project	Project	Cat
Albrandswaard	17VAD0292	Afwaardering Albrandswaardseweg	WV
Barendrecht	17FBA0288	Plaatsing fietsvoorzieningen OV-verbinding Camisselande Barendrecht naar Rotterdam	FKM
Capelle aan den IJssel	18VCA0388	Kruisingen en fietspad Rivierweg	WV
Capelle aan den IJssel	18VCA0405	Verbetering verkeersveiligheid scholen Lijstersingel	WV
Capelle aan den IJssel	18FCA0392	Fietspad Slotlaan - nieuwe route	FKM
Delft	15MDT001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Delft	VMWS
Delft	16VDF0153	Herinrichting Julianalaan (westzijde)	WV
Delft	17VDE0257	Kruising St. Jorisweg / Bonairestraat	WV
Delft	17VDE0256	Fietskruising Koepoortbrug / Oostsingel	WV
Delft	17WDE0316	Uitbreiding opstelvakken Schoemakerstraat	VMWS
Delft	18VDE0361	Fietsoversteken Voorhofdreef	WV
Delft	18VDE0452	Verbeteren verkeersveiligheid Zeeheldenbuurt - Jaffalaan	WV
Den Haag	17VDH0347	Kempstraat	WV
Den Haag	18VDH0463	Blackspot Hobbemastraat-Paletplein-Vaillantlaan	WV
Den Haag	12MDG004	DVM Zuidvleugel maatregel 27a1, 27d en 27e	VMWS
Den Haag	18VDH0390	Blackspot Gouvenerlaan - Genestetlaan	WV
Den Haag	18VDH0423	Schoolomgevingen 2018 Den Haag	WV
Den Haag	18EDH0447	Verkeerseducatie 2018 Den Haag	WV
Hellevoetsluis	18EHE0410	School op SEEF 2018 Hellevoetsluis	WV
Krimpen a/d IJssel	18VKR0419	Verbeteren verkeersveiligheid Lekdijk	WV
Krimpen a/d IJssel	KYKYD03047	Optimaliseren Algeracorridor, monitoring (BB46)	VMWS
Lansingerland	LALAV03071	30km/u-zone Pastoor Verburghweg/Noordersingel	WV
Lansingerland	18VLA0359	Planetenweg/Oostersingel	WV
Leidschendam-Voorburg	17FLV0243	Sterroute Voorburg/CBS	FKM
Leidschendam-Voorburg	17KLV0301	Oversteekplaats Parkweg-Franse Kerkstraat	WV
Leidschendam-Voorburg	16MLV0012	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Leidschendam-Voorburg (BB27f)	VMWS
Leidschendam-Voorburg	17FLV0289	Fietspaden Mgr. Van Steelaan	FKM
Leidschendam-Voorburg	16VLV0150	Duurzaam Veilig bij herinrichten Rembrandtlaan	VMWS
Maassluis	17KMA0236	Fietsstalling halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM
Maassluis	17PMA0235	P+R halte Steendijkpolder en Maassluis West (RTD-BBV-023)	FKM
Maassluis	19OMA0552	Bushaltes Jan Schoutenlaan en Westlandseweg	OV
Midden-Delfland	08TMD001	Bushaltes Midden-Delfland cluster 1	OV
Midden-Delfland	15FMD002	Fietsstraat Beresteijn	FKM
Nissewaard	18VNI0473	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2018	WV
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0025	Fietsproject Ruyven - Zuidpolder	FKM
Ridderkerk	18ERI0480	Verkeerseducatie Ridderkerk 2018	WV
Ridderkerk	17ERI0278	Verkeerseducatie Ridderkerk 2017	WV
Rijswijk	17TRK0302	Bushalte Prinses Beatrixlaan lijn 51	OV
Rijswijk	17VRK0260	Verkeersveiligheid Generaal Spoorlaan	WV
Rijswijk	18TRK0360	Bushaltes Esdoornstraat	OV
Rijswijk	17FRK0328	Sir Winston Churchillaan (excl. voorbereidingskosten PZH) (BBV)	FKM
Rijswijk	17FRK0198	Delftweg (BBV)	FKM
Rotterdam	16VRO0132	Blackspot Rosestraat-Vuurplaat	WV
Rotterdam	RDRDC02848	P+R bewegwijz. op A- en N-wegen (QWRV) (herz.) RDRD	VMWS
Rotterdam	RDRDV02517	Blackspot Spinozaweg-Smeethlandseweg DRDV02517	WV
Rotterdam	18ORO0383	Nieuwe bushaltes Hoek van Holland	OV
Rotterdam	17FRO0265	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Schenkel (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	17KRO0267	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Graskruid (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	17KRO0270	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Tussenwater (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	16ORO0073	OV- knooppunt Blaak (RTD-BBV-032)	OV

Aanvrager	Project	Project	Cat
Rotterdam	17FRO0263	Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Oosterflank (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	17KRO0268	Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Slinge (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	17KRO0269	Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Prinsenlaan (RTD-BBV-019)	FKM
Rotterdam	17FRO0313	Plaatsing twee steigers watertaxi Rotterdam	FKM
Rotterdam	18MRO0450	Adaptief Filemanagementsysteem Maastunnel	VMWS
Rotterdam	RDRDV02391	30 km Groenenhagen RDRDV02391	VV
Schiedam	SCSCC02610	P+R Schieveste	FKM
Schiedam	SCSCC03029	P+R Schieveste	FKM
Schiedam	17FSC0212	Reconstructie fietspad Westfranklandsedijk (BBV RTD 041)	FKM
Schiedam	17WSC0188	Aanlegsteigers watertaxi Schiedam (RTD-BBV-040)	OV
Schiedam	17VSC0300	Rotonde Westfranklandsedijk - Admiraal De Ruyterstraat	VV
Vaardingen	16WVL0052	Spoorkruising Marathonweg	VMWS
Westland	17FWE0251	Snelfietspad Kerkstraat en de Heulweg (BBV)	FKM
Westland	17VWE0334	School-thuisroute 4e fase Sportlaan De Lier	VV
Westland	15MWD001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Westland (BB27f)	VMWS
Westland	17VWE0238	Aanpassen Middenweg Boomawatering	VV
Westland	17VWE0234	N223-Noordlierweg/Oostbuurtseweg, incl. verbreding Noordlierweg	VMWS
Westvoorne	17VWV0284	30km/u-zone dorpscentrum Oostvoorne	VV
Zoetermeer	16VZO0125	Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan	VV
Zoetermeer	17EZ00245	Fietslessen groepen 4 en 6 basisscholen 2017/2018	VV
Zoetermeer	17VZO0261	Reconstructie schoolomgeving Annie M.G. Schmidtschool aan de Nesciohove	VV
Zoetermeer	17FZO0336	Afronden project bromfietzers op de rijbaan	FKM
Zoetermeer	17FZO0337	Aanpassen fietsoversteek 3e Stationsstraat/Pigmentsingel	FKM
Zoetermeer	18EZO0396	Fietsalert	VV
Zoetermeer	16MZO0035	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Zoetermeer	VMWS
Zoetermeer	17MZO0264	Aanpassen fietspaden rotonde Van Stolberglaan/ Paltelaan	VV
Zoetermeer	17FZO0262	Inrichten schoolzones	VV
Zoetermeer	17WZO0305	Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg)	VMWS
Zoetermeer	19OZO0532	Aanpassingen Woudlaan tbv nieuwe Concessie	OV
Zoetermeer	18OZO0449	Kleine maatregelen openbaar vervoer	OV
Zoetermeer	18EZO0507	Praktische fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2018/2019 Zoetermeer	VV
Prorail	14FDN001	Uitbreiding fietsenstalling tranche III	FKM
Provincie Zuid-Holland	17FZH0255	Middel Broekweg in Naaldwijk (BBV)	FKM
De Verkeersonderneming	16DVO0148	PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling	VMWS
De Verkeersonderneming	16DMR0068	ITS BBV verkeersonderneming HGL-SGH-020	VMWS
De Verkeersonderneming	SRVOX02673	Werkgeversbenadereing (BB)	VMWS
VNO-NCW west	16MMR0001d	SGH-BBV-001a Mobiliteitsmakelaar en communicatieprofessional (1e hft 2018)	VMWS
VNO-NCW west	18MDN0422	KTA 2018 werkgeversaanpak	VMWS
Bereik!	18DBK0492	KTA 2018 gedragsaanpak	VMWS
Bereik!	18DBK0493	KTA 5.5 Verkeersvoorspeller	VMWS
RET NV	17ORE0223	AED's op alle metrostations	OV
RET NV	17ORE0282	sympathie-acties voor reizigers vervangend vervoer Hoekse lijn	OV
RET NV	17ORE0200	Toegankelijkheid stadstram Crooswijksestraat - Pijperstraat	OV
RET NV	17ORE0208	Naamwijziging metrostation Meijersplein	OV
RET NV	17TRE0222	Toegankelijke tramhaltes Pijperstr. Boezemstr. en Boezemsingel (Stadstram)	OV
RET NV	18TRE0382	Toegankelijke tramhaltes Zaagmolenstraat/Benthuizerstraat (Stadstram)	OV
RET NV	18ORE0411	Abri 2020	OV
Rijkswaterstaat	16DMR0068	ITS BBV RWS/I&M blauwe golf/incidenten (BBV Haaglanden)	VMWS
Rijkswaterstaat	18MRW0499	RTD BBV 025 verschillende snelheden op verschillende rijstroken	VMWS
Rijkswaterstaat	18MRW0500	RTD BBV 026 Kleinschalige maatregelen Ruit Rotterdam	VMWS

Aanvrager	Project	Project	Cat
Leiden	17FLD0210	Plesmanlaan noordzijde/Bio Science Park (BBV)	FKM
Leiden	16DDN0141	Project DVM Zuidvleugel (aansluiten verkeersregelinstallaties op netwerkmanagementsysteem)	VMWS
Alblasserdam	16FAD0028	Koppeling Beneden Merwede fietsroute aan BAR-fietsroute (RTD-BBV-020)	FKM
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV Evenementen HGL-SGH-020	VMWS
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV informatiediensten provincie Gelderland HGL-SGH-020	VMWS
Provincie Gelderland	16DMR0068	ITS BBV provincie Gelderland HGL-SGH-020	VMWS
Provincie Groningen	16DMR0068	ITS BBV Groningen/Assen HGL-SGH-020	VMWS
Provincie Utrecht	16DMR0068	ITS BBV provincie Utrecht HGL-SGH-020	VMWS
SRYD	18EDN0397	Inzet campagne teams BoB	W
SZH	18EDN0398	Inzet Iva's	W
VVN	18EDE0363	Raamcontract ORS 2018	W
Stichting TeamAlert	17EDN0327	Raamcontract Totally Traffic 2018	W
ANWB	19EDN0527	Raamcontract Totally Traffic 2019	W
OnderwijsAdvies	03VSH003	Verkeersleerkracht/Onderwijsadviseur	W



Bijlage C Korte Termijn Aanpak MoVe 2020

	Maatregel KTA MoVe	Uitvoerings termijn	Investering (ex btw)	lenW	MRDH	PZH	derden	Onder te brengen kosten
B	Oeververbinding (inclusief Algeracorridor)							
B1	Grote kruising Krimpen (Algera)	2020-2022	€ 14.800.000	€ 4.077.135	€ 4.933.333	€ 4.933.333		€ 856.198
B2	Verplaatsen P+R (Algera)	2020-2021	€ 256.000	€ 70.523	€ 85.333	€ 85.333		€ 14.810
B5	Vraagbeïnvloedingspakket en pilots (Algera)	2020-2021	€ 1.000.000	€ 275.482	€ 333.333	€ 333.333		€ 57.851
B11	Bus Zuidplein-EMC via Maastunnel (oeververbinding)	2020-2022	€ 2.500.000	€ 688.705	€ 833.333	€ 833.333		€ 144.628
	Subtotaal Oeververbinding inclusief Algeracorridor	2020-2022	€ 18.556.000	€ 5.111.846	€ 6.185.333	€ 6.185.333	€ -	€ 1.073.488
C	Westland							
C 1	Metropolitane fietspaden	2020-2022	€ 5.200.000	€ 1.487.603	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.400.000	€ 312.397
C 2	Beter, vaker en sneller OV	2020-2022	€ 1.600.000	€ 330.579	€ 800.000		€ 400.000	€ 69.421
C 4	Werkgeversaanpak	2020-2022	€ 500.000	€ 82.645	€ 150.000		€ 250.000	€ 17.355
	Subtotaal Westland		€ 7.300.000	€ 1.900.826	€ 1.950.000	€ 1.000.000	€ 2.050.000	€ 399.174
D	Voorne-Putten							
D1	Mobiliteitsplatform haven	2020-2021	€ 800.000	€ 41.322	€ 166.000	€ 384.000	€ 200.000	€ 8.678
D2	Logistiek platform	2020-2022	€ 600.000	€ 165.289		€ 280.000	€ 120.000	€ 34.711
D3	Mobiliteitsmanagement	2020-2022	€ 840.000	€ 231.405	€ 560.000			€ 48.595
D4	Ketenmobiliteit	2020-2022	€ 600.000	€ 165.289	€ 180.000	€ 220.000		€ 34.711
D5	Verbeteren doorstroming wegverkeer bruggen	2020-2022	€ 225.000	€ 132.231			€ 65.000	€ 27.769
D6	Doorontwikkeling brugvoorspeller	2020-2022	€ 250.000	€ 165.289			€ 50.000	€ 34.711
D7	Plant-stops haven	2020-2022	€ 150.000	€ 61.983	€ 30.000		€ 45.000	€ 13.017
D8	Incidentmanagement Spijkenisserbrug (incl. btw)	2020	€ 200.000	€ 125.000			€ 75.000	€ -
	Subtotaal Voorne-Putten		€ 3.665.000	€ 1.087.810	€ 936.000	€ 884.000	€ 555.000	€ 202.190
E	Zoetermeer		€ -					
F	Werkplaats MOVV							
F1	Onderzoek 25 knooppunten	2020-2022	€ 1.000.000		€ 500.000	€ 500.000		€ -
F3	Realiseren samenloopdeel Randstadrail	2020-2022	€ 9.500.000	€ 2.612.761	€ 6.887.239			€ -
F4	Lightrailkwaliteit lijn 3 & 4	2020-2022	€ 500.000	€ 206.271	€ 293.729			€ -
	Subtotaal Werkplaats MOVV		€ 11.000.000	€ 2.819.032	€ 7.680.968	€ 500.000	€ -	€ -
G	Aanpakken							
G1	Werkgeversaanpak Haaglanden (2 jaar proces, 1 jaar projecten)	2020-2021	€ 2.900.000	€ 599.174	€ 725.000	€ 725.000	€ 725.000	€ 125.826
G2	Werkgeversaanpak VO (2 jaar proces, 1 jaar projecten)	2020-2021	€ 4.000.000	€ 826.446	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 173.554
G3	Regionale Logistiek	2020	€ 275.000	€ 56.818	€ 68.750	€ 68.750	€ 68.750	€ 11.932
	Subtotaal aanpakken		€ 7.175.000	€ 1.482.438	€ 1.793.750	€ 1.793.750	€ 1.793.750	€ 311.312
	<i>afronding</i>			€ -1.952	€ -51	€ -83	€ 250	€ 1.837
	Totaal KTA MoVe 2020 -2022		€ 47.696.000	€ 12.400.000	€ 18.546.000	€ 10.363.000	€ 4.399.000	€ 1.988.000

Bijlage D: Automated Vehicles Last Mile (AVLM)

			Totaalinvestering van alle partijen			Prognose kasritme subsidie MRDH			
Aanvrager		Projecten	Investering excl. BTW	Gemeenten en derden, minimale bijdrage	MRDH, maximale bijdrage	2019	2020	2021	2022
Haagse Shuttle bv / gemeente Den Haag	AVLM-3	HagaZiekenhuis shuttle	€ 1.312.000	€ 656.000	€ 656.000	€ 656.000			
Den Haag	AVLM-3	Infrastructuur Haga-shuttle	€ 92.000	€ 46.000	€ 46.000	€ 46.000			
		Resterend voor 2020-2022	€ 36.984.700	€ 23.091.700	€ 13.893.000		€ 5.000.000	€ 7.000.000	€ 1.893.000
Gemeente Zoetermeer	AVLM-2	Dutch Innovation Park shuttle – Zoetermeer							
ADaaS	AVLM-7	Rotterdam-The Hague Airport – Rotterdam							
gemeente Rotterdam	AVLM-9	Rijnhaven - ss Rotterdam							
Gemeenten Schiedam & Vlaardingen	AVLM-4	LOAV shuttle							
Gemeente Capelle a/d IJssel	AVLM-6	Parkshuttle 3.0 Rivium, extra shuttles op bestaande baan							
Gemeente Leidschendam-Voorburg	AVLM-5.2	Mall of the Netherlands shuttle							
Gemeente Den Haag	AVLM-1	Binckhorst shuttle – Den Haag							
Gemeente Delft / TU Delft?	AVLM-8	TU Delft Technopolis & RADD shuttle – Delft							
		Totaal realisatie testlocaties	€ 38.388.700	€ 23.793.700	€ 14.595.000	€ 702.000	€ 5.000.000	€ 7.000.000	€ 1.893.000
MRDH	AVLM-21	Gezamenlijk onderzoek (incl. themabijeenkomsten)	€ 223.280	€ 111.640	€ 111.640		€ 40.000	€ 40.000	€ 31.640
Gemeente Zoetermeer	AVLM-2	Dutch Innovation Park shuttle – Zoetermeer	€ 44.000	€ 22.000	€ 22.000	€ 22.000			
ADaaS	AVLM-7	Rotterdam-The Hague Airport – Rotterdam	€ 30.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000			
gemeente Rotterdam	AVLM-9	Rijnhaven - ss Rotterdam	€ 30.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000			
Gemeenten Schiedam & Vlaardingen	AVLM-4	LOAV shuttle	€ 27.720	€ 13.860	€ 13.860	€ 13.860			
Gemeente Capelle a/d IJssel	AVLM-6	Parkshuttle 3.0 Rivium, extra shuttles op bestaande baan	€ 30.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000			
Gemeente Leidschendam-Voorburg	AVLM-5.2	Mall of the Netherlands shuttle	€ 15.000	€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500			
MRDH	AVLM-22	Programmaorganisatie e.d.	€ 105.000		€ 105.000		€ 35.000	€ 35.000	€ 35.000
MRDH	AVLM-23	Communicatie en marketing	€ 100.000		€ 100.000		€ 40.000	€ 40.000	€ 20.000
		Totaal procesbudget	€ 605.000	€ 200.000	€ 405.000	€ 88.360	€ 115.000	€ 115.000	€ 86.640
		Totaal programma	€ 38.993.700	€ 23.993.700	€ 15.000.000	€ 790.360	€ 5.115.000	€ 7.115.000	€ 1.979.640

Van enkele projecten was/is een kostenindicatie opgesteld. De MRDH-bijdrage is op basis van een evenredige verdeling van het MRDH-programmabudget.

Er zijn geen actuele indicaties van de realisatiekosten. Dit wordt t.z.t. ingevuld op basis van een implementatieplan per project.

Het kasritme is een inschatting op basis van de oude kosteninschattingen, een evenredige verdeling van het MRDH-budget en de actuele planning.

Bijlage E: R-net

Buslijn	Traject	Onderdeel	Investing	2018	2019	2020	2021	2022 en 2023
403 en 404	Spijkenisse-Hellevoetsluis en Spijkenisse-Brielle	Haltevoorzieningen *	€ 1.401.000		€ 660.500	€ 252.500	€ 20.000	€ 468.000
		Fietsvoorzieningen **	€ 460.000			€ 460.000		
		Aanpassingen kruisingen	€ 10.000			€ 10.000		
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000			€ 50.000		
456	Den Haag Leijenburg-Naaldwijk-Schiedam	Haltevoorzieningen *	€ 882.000		€ 872.000		€ 10.000	
		Fietsvoorzieningen **	€ 600.000			€ 500.000	€ 100.000	
		Aanpassingen kruisingen	€ 20.000				€ 20.000	
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000				€ 50.000	
455	Zoetermeer Centrum West - Pijnacker station - Delft Centraal station	Haltevoorzieningen *	€ 1.215.000			€ 1.200.000	€ 15.000	
		Fietsvoorzieningen **	€ 240.000			€ 120.000	€ 120.000	
		Aanpassingen kruisingen	€ 10.000				€ 10.000	
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000				€ 50.000	
170 en 173	Station Rodenrijs - stations Zoetermeer - Zoetermeer Centrum West, Rodenrijs - Bergschenhoek - Bleiswijk - Zoetermeer Centrum West	Haltevoorzieningen *	€ 1.479.500		€ 1.064.500	€ 400.000	€ 15.000	
		Fietsvoorzieningen **	€ 340.000			€ 170.000	€ 170.000	
		Aanpassingen kruisingen	€ 10.000				€ 10.000	
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000				€ 50.000	
	Totaal		€ 6.867.500	€ -	€ 2.597.000	€ 3.162.500	€ 640.000	€ 468.000
	* Verrekeningen met reclameinkomsten nog niet meegenomen			PM				
	** Fietsvoorzieningen 50% voor de wegbeheerder		€ 820.000			€ 625.000	€ 195.000	€ -
	Bijdrage Rijk (KTA 2019)		€ 267.600		€ 267.600			
	Benodigde financiering vanuit R-net		€ 5.779.900	€ -	€ 2.329.400	€ 2.537.500	€ 445.000	€ 468.000

Bijlage F: ITS-projecten

Project	Investering	Max subsidie	2020	2021	2022	2023
Begeleidingskosten uitrol ITS (via Bereik!)	€ 1.400.000	€ 680.000	€ 170.000	€ 170.000	€ 170.000	€ 170.000
Budget realisatie 98 iVR's	€ 1.960.000	€ 1.372.000	€ 336.000	€ 350.000	€ 336.000	€ 350.000
RDI rotonde N206/Stompwijk (27,5% subsidie)	€ 250.000	€ 69.000	€ 69.000			
Fietskruisingen A16 en A20 (70% subsidie)	€ 500.000	€ 350.000	€ 350.000			
Totaal	€ 4.110.000	€ 2.471.000	€ 925.000	€ 520.000	€ 506.000	€ 520.000
Dekkingsbron		2019	2020	2021	2022	2023
Restant programma ITS BBV		€ 1.420.591				
Toevoeging KTA 2019 iVR's Rijksdeel		€ 214.175				
Toevoeging KTA 2019 iVR's MRDH-deel		€ 436.491				
Toevoeging KTA 2019 RDI rotonde Stompwijk		€ 68.871				
Toevoeging KTA 2019 Fietskruisingen A16 en A20 Rijksdeel		€ 96.419				
Toevoeging KTA 2019 Fietskruisingen A16 en A20 MRDH-deel		€ 253.581				
Afronding		€ -128				
Budgettering vanuit BBV en KTA 2019		€ 2.490.000	€ -	€ -	€ -	€ -

Bijlage G Prioritaire Metropolitane Fietspaden

Routenaam	Penvoerder	Lengte in km	Normbedrag (op basis € 1 mln/km)	SSK-raming bij SO	Wegbeheerders (30%)	subsidie MRDH (70%)	2020	2021	2022	2023	2024
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam	Schiedam	27	€ 27.000.000	€ 40.900.000	€ 12.270.000	€ 28.630.000	€ 2.832.000	€ 3.149.300	€ 8.333.700	€ 5.726.000	€ 8.589.000
Zoetermeer - Rotterdam	Lansingerland	17	€ 17.000.000	€ 16.700.000	€ 5.010.000	€ 11.690.000	€ 4.467.500	€ 2.922.500	€ 793.000	€ -	€ 3.507.000
Den Haag - Pijnacker	MRDH	14	€ 14.000.000	€ 33.000.000	€ 9.900.000	€ 23.100.000	€ 133.000	€ 2.177.000	€ 6.930.000	€ 9.240.000	€ 4.620.000
Delft - Rotterdam Alexander	Lansingerland	20	€ 20.000.000	nmb	€ 6.000.000	€ 14.000.000	€ -	€ 1.400.000	€ 4.200.000	€ 5.600.000	€ 2.800.000
Voorne-Putten	Nissewaard	15	€ 15.000.000	nmb	€ 4.500.000	€ 10.500.000	€ -	€ 1.050.000	€ 3.150.000	€ 4.200.000	€ 2.100.000
totaal		93	€ 93.000.000	€ 90.600.000	€ 37.680.000	€ 87.920.000	€ 7.432.500	€ 10.698.800	€ 23.406.700	€ 24.766.000	€ 21.616.000

De subsidie kan opgebouwd zijn uit meerdere bronnen van meerdere partijen, maar is altijd gemaximeerd op 70% van de totale investering

Aanmeldingen

Routenaam	Aanvrager	Projecten	Investering	Wegbeheerders (30%)	subsidie MRDH (70%)	2020	2021	2022	2023	2024
Zoetermeer - Rotterdam	Lansingerland	Berkelsdijkje	€ 990.000	€ 297.000	€ 693.000	€ 693.000				
Zoetermeer - Rotterdam	Lansingerland	Hellingbaan BleiZo	€ 4.800.000	€ 1.440.000	€ 3.360.000	€ 3.360.000				
Zoetermeer - Rotterdam	Zoetermeer	Fietspad Oostweg/Industrieweg	€ 592.000	€ 177.500	€ 414.500	€ 414.500				
Greenport Westland - Rotterdam	Maassluis	Realiseren vrijliggende fietspaden op Julianalaan	€ 505.000	€ 151.000	€ 354.000	€ 354.000				
Greenport Westland - Rotterdam	Maassluis	Maasdijk tussen Andreasplein en Noorddijk inrichten als fietsstraat	€ 803.000	€ 241.000	€ 562.000	€ 562.000				
Greenport Westland - Rotterdam	Maassluis	Andreasplein, realiseren fietsverbinding	€ 73.000	€ 22.000	€ 51.000		€ 51.000			
Greenport Westland - Rotterdam	Maassluis	Kruising Westlandseweg t.h.v. Maasdijk/Noorddijk	€ 461.000	€ 138.000	€ 323.000		€ 323.000			
Greenport Westland - Rotterdam	Maassluis	Noorddijk inrichten als fietsstraat	€ 590.000	€ 177.000	€ 413.000		€ 413.000			
Greenport Westland - Rotterdam	Maassluis	Zuidijk inrichten als fietsstraat	€ 102.000	€ 31.000	€ 71.000		€ 71.000			
Greenport Westland - Rotterdam	Maassluis	Verbeteren fietspad Maasdijk tussen gemeentegrens en Jan Schoutenlaan	€ 412.000	€ 124.000	€ 288.000		€ 288.000			
Greenport Westland - Rotterdam	Maassluis	Verbeteren fietspad Westlandseweg tussen Jan Schoutenlaan en Kwartellaan	€ 201.000	€ 60.000	€ 141.000			€ 141.000		
Greenport Westland - Rotterdam	Maassluis	Realiseren tweerichtingsfietspad noordzijde Westlandseweg tussen Kwartellaan en Andreasplein	€ 340.000	€ 101.000	€ 238.000			€ 238.000		
Greenport Westland - Rotterdam	Maassluis	Verbeteren fietspad Vaardingsedijk	€ 667.000	€ 200.000	€ 467.000			€ 467.000		
Greenport Westland - Rotterdam	Rotterdam	Mathenesserweg	€ 437.020	€ 131.020	€ 306.000	€ 306.000				
Greenport Westland - Rotterdam	Viaardingen	Fietspad Maassluisdijk	€ 300.000	€ 90.000	€ 210.000	€ 210.000				
Greenport Westland - Rotterdam	Westland	route Naaldwijk-Rotterdam	€ 6.000.000	€ 1.800.000	€ 4.200.000	€ 1.400.000	€ 1.400.000	€ 1.400.000		
Den Haag - Pijnacker	Den Haag	Fietsvoorzieningen Ringelwikke	€ 190.000	€ 57.000	€ 133.000	€ 133.000				
Totaal			€ 17.463.020	€ 5.237.520	€ 12.224.500	€ 7.432.500	€ 2.546.000	€ 2.246.000		

Bijlage H InnOVatie

Project	Investering	Max subsidie	2020	2021	2022	2023
Ontwikkeling van 2 tot 5 wenkende project ideeën						
Jaarlijks netwerkevenement	€ 3.300.000	€ 1.600.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000
Communicatie						
Totaal	€ 3.300.000	€ 1.600.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000
Dekkingsbron MRDH		2019	2020	2021	2022	2023
Onderbesteding KTA 2019, gedeelte OV			€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000
Onderzoeksbudget OV		€ 100.000				
Totaal		€ 100.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000
<i>Bijdrage RET</i>			€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
<i>Bijdrage HTM</i>			€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
<i>Bijdrage vervoersbedrijven</i>			€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000

Bijlage I Ketenmobiliteit OV knooppunten

Gemeente	Knooppunt	UAB-status		Gemeente	Knooppunt	UAB-status		Gemeente	Knooppunt	UAB-status	
Albrandswaard	Metro Rhoon	opstappunt	P+R	Leidschendam-Voorburg	Voorburg	lokaal		Rotterdam	Nesselande	opstappunt	P+R
Albrandswaard	Metro Poortugaal	opstappunt	P+R	Leidschendam-Voorburg	Leidschendam-Voorburg	lokaal		Rotterdam	Pernis	opstappunt	P+R
Barendrecht	Station Barendrecht	lokaal		Leidschendam-Voorburg	Voorburg-'t Loo	lokaal		Rotterdam	Schenkel	opstappunt	P+R
Brielle	Brielle Centrum	opstappunt	toevoeging	Leidschendam-Voorburg	Mariahoeve	lokaal		Rotterdam	Slinge	bovenlokaal	
Capelle aan den IJssel	Capelsebrug	bovenlokaal		Maassluis	Maassluis	lokaal		Rotterdam	Tussenwater	opstappunt	P+R
Capelle aan den IJssel	Slotlaan	opstappunt	P+R	Maassluis	Maassluis West	lokaal		Rotterdam	Zalmplaat	opstappunt	
Capelle aan den IJssel	Capelle Centrum	lokaal	toevoeging	Maassluis	Steendijkpolder	opstappunt	nieuwe halte, P+R	Rotterdam	Zuidplein	metropolitaan	
Capelle aan den IJssel	De Terp	lokaal		Midden-Delfland	Maasland viaduct	opstappunt		Rotterdam	Beverwaard	opstappunt	P+R
Capelle aan den IJssel	Capelle Schollevaar	lokaal		Nissewaard	Spijkenisse Centrum	bovenlokaal		Rotterdam	Noorderhelling	opstappunt	P+R
Delft	Station Delft	metropolitaan		Nissewaard	Heemraadweg	opstappunt	P+R	Rotterdam	Hoek van Holland	lokaal	
Delft	Delft Campus	lokaal		Nissewaard	De Akkers	opstappunt	P+R	Rotterdam	Hoek van Holland Strand	lokaal	
Den Haag	Den Haag Centraal	internationaal		Pijnacker-Nootdorp	Pijnacker Centrum	lokaal		Schiedam	Schiedam centrum	metropolitaan	
Den Haag	Hollands Spoor	metropolitaan		Pijnacker-Nootdorp	Pijnacker Zuid	lokaal		Schiedam	Nieuwland	lokaal	
Den Haag	Laan van NOI	metropolitaan		Pijnacker-Nootdorp	Nootdorp	opstappunt	P+R	Schiedam	Vijfsluizen	lokaal	
Den Haag	Mariahoeve	lokaal		Ridderkerk	Centrumhalte	lokaal	nieuwe halte	Viaardingen	Viaardingen Oost	lokaal	
Den Haag	Moerwijk	lokaal		Ridderkerk	Slikkerveer	opstappunt	P+R	Viaardingen	Viaardingen centrum	lokaal	
Den Haag	Ypenburg	lokaal		Rijswijk	Station Rijswijk	lokaal		Viaardingen	Viaardingen West	lokaal	
Den Haag	Leyenburg	bovenlokaal		Rotterdam	Rotterdam Centraal	internationaal		Wassenaar	Van Oldebarneveltweg	opstappunt	toevoeging
Den Haag	Uithof	opstappunt	P+R	Rotterdam	Alexander	metropolitaan		Westland	Naaldwijk busstation	bovenlokaal	
Den Haag	Leidschenveen	lokaal		Rotterdam	Blaak	metropolitaan		Westvoorne	Rockanje Dorsplein	opstappunt	toevoeging
Den Haag	Forepark	lokaal		Rotterdam	Lombardijen	lokaal		Zoetermeer	station Zoetermeer	metropolitaan	
Hellevoetsluis	Busstation	bovenlokaal		Rotterdam	Noord	lokaal		Zoetermeer	Zoetermeer Oost	lokaal	
Krimpen aan den IJssel	Stormpolder	opstappunt	P+R	Rotterdam	Beurs	bovenlokaal		Zoetermeer	Voorweg	lokaal	
Krimpen aan den IJssel	Busstation Krimpen	lokaal		Rotterdam	Eendrachtsplein	lokaal		Zoetermeer	Centrum-West	bovenlokaal	
Lansingerland	Rodenrijs	bovenlokaal		Rotterdam	Hoogvliet	opstappunt	P+R	Zoetermeer	Driemanspolder	lokaal	
Lansingerland	Westpolder	opstappunt	P+R	Rotterdam	Kralingse Zoom	bovenlokaal		Zoetermeer	Willem Dreeslaan	opstappunt	toevoeging
Lansingerland	Veiling Bleiswijk	opstappunt	toevoeging	Rotterdam	Meijersplein	bovenlokaal		Zoetermeer	Oosterheem	opstappunt	toevoeging
Lansingerland	Lansingerland-Zoetermeer	bovenlokaal		Rotterdam	Melanchthorweg	lokaal		Zoetermeer	Javalaan	opstappunt	toevoeging

Bijlage J Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking

In juli 2016 is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld. De projecten en programma's in de verkenningsfase tot en met realisatie zijn in het IPVa beschreven. Daarnaast zijn er onderwerpen die als beleid worden uitgewerkt: geen investeringen maar wel van belang voor de te behalen doelen van de UAB. De volgende onderwerpen worden in 2020 nader uitgewerkt:

Discipline	Beleidsuitwerking
Integraal beleid	Programma verstedelijking: in samenhang ontwikkelen van verstedelijking en mobiliteitssysteem
Integraal beleid	Gebiedsgerichte aanpak: op verzoek van gemeenten in een afgebakend gebied integrale oplossingen aandragen voor mobiliteit, verstedelijking en economie
Openbaar vervoer	Tarievenkader OV
Openbaar vervoer	Jaarlijkse vervoerplannen: Effectiever inzetten op de UAB-doelen
Openbaar vervoer	Maatwerk, o.a. in relatie met gemeentelijk doelgroepenvervoer en Regiotaxi
Openbaar vervoer	Slimme Mobiliteits Aanpak Rotterdam Den Haag (SMARD), gericht op het maximaal benutten capaciteit OV-netwerk
Fiets	Ontwikkeling aanpak verbetering regionaal fietsnetwerk
Ketenmobiliteit	Programma OV knooppunten: Uitwerking ketenmobiliteit knooppunten gericht op verhoging reizigerskwaliteit: en capaciteit ketenvoorzieningen: fietsparkeren, PenR, OV-overstap en verblijfskwaliteit, gerelateerd aan een bredere lokale gebiedsontwikkeling en -beheer
	Actieplan CO2-reductie
Auto	Onderzoek toekomst wegennet in relatie met verstedelijking en mobiliteitstransitie (zie afspraak MIRT-onderzoek en UAB)
Auto	Onderzoek wegennet Wassenaar e.o. na opening Rijnlandroute
Innovatie/ITS	Innovatiefonds MRDH-HTM-RET
Verkeersveiligheid	Vertaling Strategische Plan Verkeersveiligheid naar regionale/lokale actieplannen

Bijlage K Afkortingenlijst

AVLM	Automatisch Vervoer op de Last Mile, of Automated Vehicles Last Mile
BDU	Brede Doeluitkering
BO	Bestuurlijk Overleg
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
KTA	Korte Termijn Aanpak
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MoVe	Mobiliteit en Verstedelijking
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
OV	Openbaar Vervoer
P+R	Parkeer en Reis
RWS	Rijkswaterstaat
S.A.	Strategische Agenda MRDH 2022
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
VV	Verkeersveiligheid



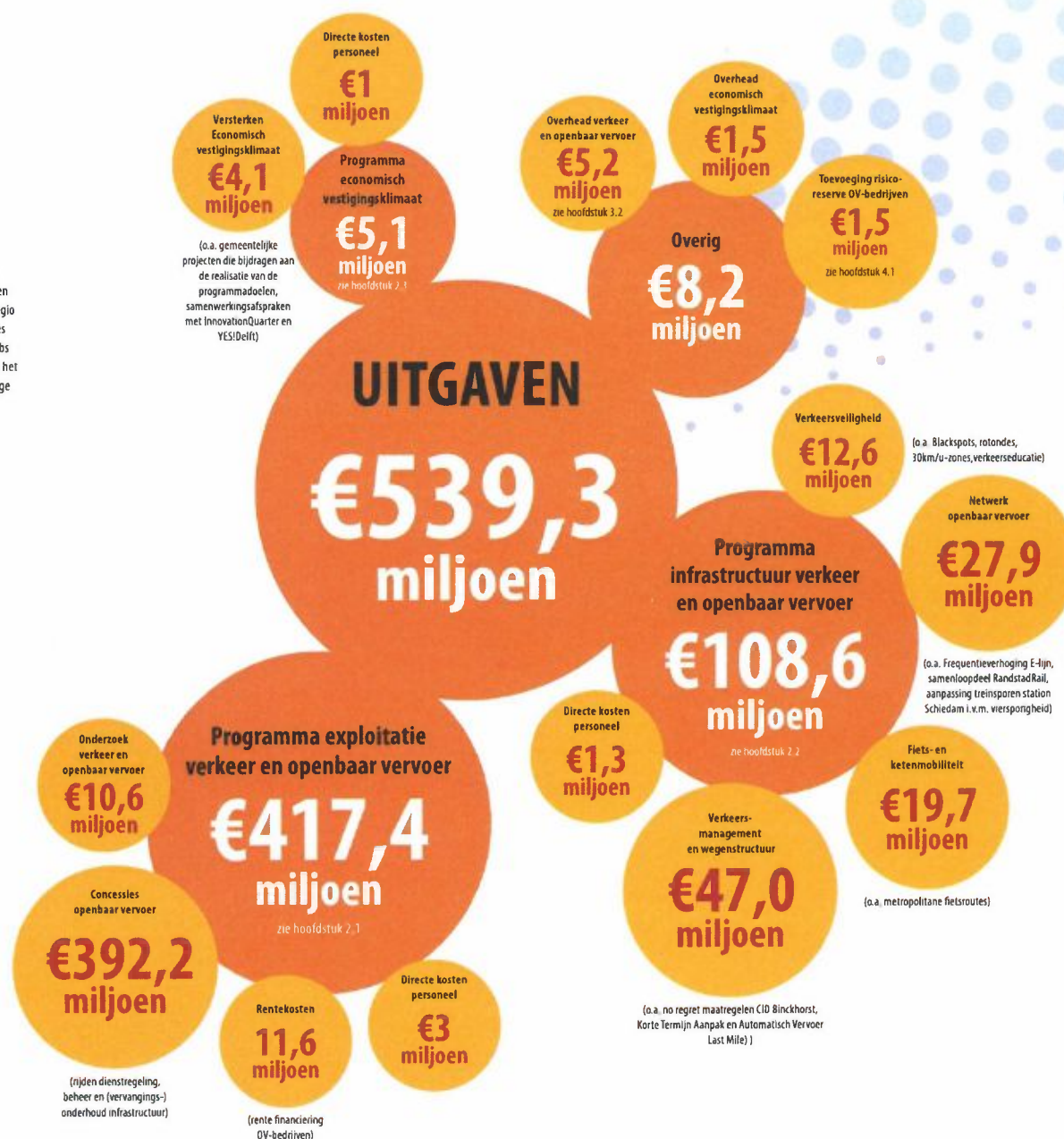
METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Begroting MRDH 2021

in één oogopslag in beeld

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van, voor en door 23 gemeenten en heeft als verlengd lokaal bestuur de status van vervoerregio vanuit de Rijksoverheid gekregen. Daarmee heeft de MRDH wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer. Als opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag, verlenen wij concessies aan vervoerbedrijven. Daarnaast verstrekken wij subsidies voor diverse verkeer- en vervoerprojecten en voor beheer, onderhoud en vervanging van OV-infrastructuur en bevorderen wij

innovatieve mobiliteitsoplossingen. De MRDH ontvangt hiervoor rechtstreeks middelen van het Rijk. Daarnaast heeft de MRDH taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio Rotterdam Den Haag, op het gebied van onder andere werklocaties (bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden), Fieldlabs en regionale campussen, digitale connectiviteit en stimuleren van het groengebruik en recreatie. De MRDH ontvangt hiervoor een bijdrage van de 23 gemeenten.





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Kadernota MRDH begroting 2021

1. Inleiding

In de Financiële verordening MRDH 2015 is opgenomen dat het algemeen bestuur, voorafgaand aan het voor zienswijze bij de gemeenten indienen van de concept begroting, een uitgangspuntennota vaststelt voor de kaders van het volgende begrotingsjaar. Deze kadernota is de bedoelde uitgangspuntennota en dient voor het opstellen van de begroting 2021 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna: MRDH).

2. Opzet programmabegroting

De begroting 2021 dient te voldoen aan het Besluit begroting en verantwoording (hierna: BBV) en de Financiële verordening MRDH. Autorisatie van de begroting door het algemeen bestuur vindt plaats op het niveau van de programma's.

Programma-indeling

In de begroting 2021 worden evenals in de begroting 2020 de volgende programma's opgenomen:

1. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer
2. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer
3. Economisch Vestigingsklimaat

De eerste twee programma's betreffen de wettelijke taak verkeer en vervoer. Het derde programma betreft de taak economisch vestigingsklimaat.

De beleidstoelichtingen in de begroting 2021 zullen zoveel mogelijk compact en operationeel van aard zijn. Het strategisch kader vormt daarvoor de basis.

Conform het BBV dient een apart overzicht van de kosten van overhead te worden opgenomen. In de programma's wordt alleen het deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces (het uitvoeren van de taken van de MRDH).

3. Strategisch kader

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

4. Financieel kader

Voor de jaarschijf 2021 dient het in de begroting 2020 van de MRDH opgenomen meerjarig kader als uitgangspunt. Dit meerjarig kader wordt aangepast aan de hand van:

- de verwachte realisatiecijfers 2019. De jaarrekening 2019 betreft een peilmoment van de meerjarige projecten en hieruit volgt een eventuele bijstelling van de jaarschijven binnen de projectbegroting;
- de verwachte bijstellingen 1^e begrotingswijziging 2020, voornamelijk in relatie tot de meerjarige projecten. Zie vorige punt;
- de aanvullende ontwikkelingen. Het gaat dan om voorstellen vanuit de bestuurscommissies waarover in de begroting nog een besluit moet worden genomen;
- de indexering (zie 4.1 en 4.2).

Hierna wordt nader op programmaniveau aandacht besteed aan het financieel kader.

4.1 Financieel kader programma's verkeer en openbaar vervoer

Budgettaire kader

Het budgettaire kader voor de begrotingsprogramma's verkeer en openbaar vervoer betreft de beschikbare Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU-middelen) van het Rijk. De verwachting is dat de MRDH de komende jaren tijdelijk meer middelen besteedt dan zij aan middelen ontvangt. Het kader voor dit (tijdelijke) tekort is bepaald in de begroting 2019 en sluit aan bij de wettelijke termijn voor structureel evenwicht. Dit houdt in dat de maximale periode voor het tijdelijke tekort drie achtereenvolgende kalenderjaren bedraagt. Een tekort in 2021 moet dus uiterlijk in 2024 zijn aangezuiverd. De meest recente inzichten in de meerjarenraming op basis van de huidige projectenportefeuille voldoen aan dit criterium. Met ingang van begrotingsjaar 2018 wordt voor het ramen van de lasten de verwachte daadwerkelijke voortgang van de gesubsidieerde en nog te subsidiëren projecten als maatstaf genomen.

Voor de kleine investeringsprojecten geldt evenals in 2020 een subsidieplafond van € 30 miljoen.

Financiering

De MRDH verstrekt op een tweetal terreinen leningen:

- aan vervoerbedrijven ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur (op grond van besluit algemeen bestuur 9 december 2016);
- aan vervoerbedrijven voor het aanschaffen van bussen en laadinfrastructuur (op grond van de Verordening bussenleningen 2017, besluit algemeen bestuur 21 december 2017).

Vanwege het verwachte tijdelijke tekort op de BDU-middelen worden voor het verstrekken van de genoemde financieringen ook leningen aangetrokken. Daarnaast zullen er eventueel leningen worden aangetrokken om het mogelijke tijdelijke liquiditeitstekort te financieren. De hiermee samenhangende rentelasten en rentebaten (inclusief de te hanteren risico-opslagen) worden integraal verwerkt in de begroting 2021.

Indexering programma's verkeer en vervoer

De BDU bijdrage van het Rijk en de daarmee samenhangende lasten worden net als in de begroting 2020 op het verwachte prijspeil t-1 begroot. Dat wil zeggen dat in de Begroting 2021 (jaar t) volgens het verwachte prijspeil 2020 (jaar t-1) wordt

begroot. In het begrotingsjaar zelf vindt via een begrotingswijziging de resterende prijspeilcorrectie naar het prijspeil 2021 plaats.

4.2 Financieel kader programma Economisch Vestigingsklimaat

Indexering programma Economisch vestigingsklimaat

De indexering van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat van prijspeil 2020 naar prijspeil 2021 sluit aan op het indexeringskader wat de MRDH namens de colleges van negen MRDH gemeenten heeft ontvangen. De gemeente Zoetermeer heeft deze kaderstelling gecoördineerd. Zie hiervoor bijlage 2. De colleges van de overige 14 MRDH gemeenten sluiten zich bij deze werkwijze aan en sturen geen aparte kaderbrief aan de MRDH.

Werkwijze indexeringskader MRDH gemeenten

Evenals in het kader voor 2020 is er door de gemeenten een splitsing aangebracht tussen een indexcijfer voor loonkosten en een indexcijfer voor materiële kosten. Het indexcijfer is verder gebaseerd op de in de macro economische verkenning 2020 (MEV 2020) van september 2019 van het Centraal Planbureau opgenomen indexcijfers. Aangezien 2020 het laatst opgenomen jaar is in de MEV 2020, wordt bij wijze van aanname voor 2021 uitgegaan van de geprognosticeerde cijfers voor 2020. De eerdere inschattingen voor 2018, 2019 en 2020 worden geactualiseerd en betrokken bij het ingeschatte percentage voor 2021.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten bedraagt de indexering voor 2021 ten opzichte van het basisjaar 2020:

- 2,8% voor de loonkosten en
- 0,9% voor de materiële kosten.

Op basis van deze voorgeschreven indexering stijgt de inwonerbijdrage voor het programma Economisch Vestigingsklimaat van € 2,68 voor de begroting 2020 met € 0,04 naar € 2,72 voor de begroting 2021. Dit is weergegeven in de volgende tabel:

	basistarief 2020 (Kadernota en Begroting 2020)	Indexering	tarief 2021
Salariscomponent (loongevoelig)	0,76	2,8%	0,78
materiële component (niet-loongevoelig)	1,92	0,9%	1,94
	2,68		2,72

Van deze inwonerbijdrage van € 2,72 zal maximaal € 1,14 worden ingezet voor de dekking van apparaatslasten Economisch Vestigingsklimaat. Dit is als volgt berekend: het basisbedrag van 2020 (kadernota/ begroting 2020) zijnde € 1,11 voor de dekking van apparaatslasten is geïndexeerd volgens de loongevoelige index van 2,8%. In de bijlage is een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente opgenomen.

Deze indexering stelt de MRDH in staat om de noodzakelijke stijging van de vaste apparaatslasten te dekken. Het gaat dan bijvoorbeeld om verplichte salarisstijgingen op grond van de cao gemeenten en overige verplichte contractuele kostenstijgingen zoals de huurovereenkomst van het pand aan de Westersingel. Het grootste deel van het programmabudget Economisch Vestigingsklimaat betreft cofinanciering voor projecten in de regio, via een bijdrage aan gemeenten. Om jaarlijks op een gelijk investeringsniveau te kunnen blijven is een indexering nodig.

5. Paragrafen

De volgende paragrafen maken deel uit van de begroting 2021:

- **Bedrijfsvoering**

In de paragraaf bedrijfsvoering wordt onder andere ingegaan op de MRDH-organisatie en de kostenverdeling van de apparaatslasten. De formatie van de MRDH bedraagt in 2021 - conform de 2^e begrotingswijziging 2019 - 89,6 fte. De verdeling van de apparaatslasten wijkt niet af van de begroting 2020. De directe salariskosten van de medewerkers Verkeer en Openbaar vervoer worden ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU. De directe salariskosten van de medewerkers Economisch vestigingsklimaat komen ten laste van de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat. Voor de verdeling van de salariskosten van de medewerkers van de stafbureaus en de overige bedrijfsvoeringskosten bedraagt de verdeelsleutel 20% inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat en 80% BDU. De verdeelsleutel van de salariskosten van de secretaris-algemeen directeur blijft bepaald op 50% BDU / 50% inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat.

Indexering van de begrote bedrijfsvoeringslasten

Een aantal onderdelen van de bedrijfsvoeringslasten, waaronder huisvesting en salarislasten zal een autonome – d.w.z. niet door de MRDH te beïnvloeden - stijging kennen. Voor de huisvesting is bijvoorbeeld in het huurcontract de indexeringsmethode bepaald. Voor de salarislasten volgt de MRDH de CAO gemeenten. De lastenstijging wordt voor het economisch vestigingsklimaat gedeelte gedeeltelijk gedekt uit de (geïndexeerde) inwonerbijdrage en voor het verkeer en openbaar vervoer gedeeltelijk uit de BDU-middelen. De BDU-middelen kennen ook een jaarlijkse indexering. De hoogte hangt af van de middelen die het ministerie van Financiën hiervoor beschikbaar stelt.

- **Financiering**

Zoals in het BBV is voorgeschreven bevat deze paragraaf in ieder geval de beleidsvoornemens ten aanzien van het risicobeheer van de financieringsportefeuille en wordt in deze paragraaf inzicht geboden in de rentelasten, het renteresultaat en de wijze waarop deze rente aan de programma's wordt toegerekend.

Gelijktijdig met de MRDH begroting 2021 wordt een geactualiseerd Treasurystatuut aangeboden.

Om de eigenheid van de MRDH ten opzichte van gemeenten beter tot uitdrukking te laten komen is aanscherping van de terminologie in het Treasurystatuut gewenst. Ook dienen een aantal aanpassingen in de control organisatie in het statuut verwerkt te worden.

- **Verbonden partijen**

In deze paragraaf wordt beschreven in welke publiekrechtelijke of privaatrechtelijke organisaties de MRDH een bestuurlijk en een financieel belang heeft.

- **Weerstandsvermogen en risico's**

De in de begroting 2020 onderkende risico's en bijbehorende weerstandscapaciteit vormen het uitgangspunt voor de begroting 2021. Zoals ook verzocht in de kaderbrief van de MRDH-gemeenten (bijlage 2) en in lijn met de begroting 2020, worden de geïnventariseerde risico's gekwantificeerd.

Conform het BBV dienen de volgende kengetallen aan de paragraaf weerstandsvermogen en risico's te worden toegevoegd (inclusief de beoordeling van de onderlinge verhouding tussen de kengetallen in relatie tot de financiële positie):

- 1a netto schuldquote;
- 1b netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen;
- 2 solvabiliteitsratio;
- 3 grondexploitatie;
- 4 structurele exploitatieruimte;
- 5 belastingcapaciteit

De genoemde kengetallen worden verwerkt in de begroting 2021 met uitzondering van de kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit, aangezien die voor de MRDH niet relevant zijn.

- Onderhoud kapitaalgoederen

De MRDH bezit een aantal kapitaalgoederen. Het betreft oplaadapparatuur voor OV-chipkaarten, rechten van opstal, en abri's. Vanaf eind 2016 zijn daarnaast investeringen gedaan voor de nieuwe MRDH huisvesting, voor meubilair en voor ICT faciliteiten. Tenminste de beleidsuitgangspunten rondom activering en afschrijving zijn onderdeel van deze paragraaf.

6. Indicatoren

De vanuit het BBV voorgeschreven indicatoren voor het taakveld bestuur/ bedrijfsvoering worden opgenomen in de begroting 2021.

7. BTW-compensatiefonds

De aan de MRDH in rekening gebrachte BTW met betrekking tot de wettelijke taak verkeer en vervoer kan de MRDH verrekenen via het BTW-compensatiefonds. De verschuldigde BTW met betrekking tot het economisch vestigingsklimaat wordt verrekend via de zogenoemde transparantiemethode. Concreet betekent dit dat deze BTW elk jaar wordt doorgeschoven naar de daarvoor wel compensatiegerechtigde, aan de MRDH deelnemende, gemeenten.

8. Vennootschapsbelasting (Vpb)

Per 1 januari 2016 is de MRDH belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (hierna Vpb) voor zover zij voor een van haar activiteiten een onderneming drijft. De MRDH heeft hiervoor grondig onderzoek verricht (in samenwerking met het Fiscaal Team van de gemeente Den Haag) en heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH. In de afgelopen jaren is er veelvuldig overleg gepleegd met de Rijksbelastingdienst.

Voor wat betreft de activiteit 'Treasury functie'¹ (het aantrekken en vervolgens uitzetten van leningen bij de vervoerders) heeft de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat deze activiteit voldoet aan de ondernemerscriteria en daarom in de Vpb-heffing wordt betrokken. Vanwege de wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag (Wet fido/Ruddo) laat deze activiteit een 'plus' zien, die op dit moment door de MRDH wordt toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Deze 'plus' wil de Rijksbelastingdienst belasten met Vpb.

¹ Niet alleen de MRDH heeft met deze problematiek te maken, maar alle publiekrechtelijke organisaties (gemeenten, provincies, etc.) die externe leningen aantrekken om deze vervolgens weer uit te lenen met een marktconformiteitsopslag zullen met dit standpunt van de Rijksbelastingdienst te maken kunnen krijgen.

In dit verband gaat de Rijksbelastingdienst voorbij aan het feit dat de MRDH deze leningen verstrekt vanuit haar rol als Vervoersautoriteit. Daarnaast subsidieert de MRDH de in rekening gebrachte opslag weer via de concessie aan de vervoerders. De Rijksbelastingdienst kijkt echter niet naar de MRDH als geheel maar ziet de Treasury functie als aparte activiteit. Aangezien de opslag wordt toegevoegd aan de risicoreserve financieringen dient de MRDH er rekening mee te houden dat, in de periode tot 2021 waarna de verwachting is dat de benodigde ondergrens van de reserve is bereikt, de Rijksbelastingdienst 25% van de opslag wil gaan belasten met Vpb. De MRDH moet er verder rekening mee houden dat de Rijksbelastingdienst de marktconformiteitsopslag ook na 2021 zal willen belasten.

Tot het moment van een definitieve uitspraak leidt een eventuele belastingaanslag nog niet tot lasten voor de MRDH. Wel zullen ter voorkoming van het hoger oplopen van de belastingrente de betreffende bedragen in de aangifte worden opgenomen en zullen de aanslagen die dan volgen betaald worden. Tegen de aanslagen zal ter behoud van rechten bezwaar worden aangetekend.

9. Planning begroting 2021

De bestuurlijke behandeling van de begroting 2021 in 2020 is als volgt:

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit	18-mrt
Bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat	18-mrt
Dagelijks bestuur - vrijgeven voor zienswijze	25-mrt
Start zienswijzeperiode	26-mrt
Einde zienswijzeperiode	21-mei
Adviescommissie Vervoersautoriteit	10-jun
Adviescommissie Economisch Vestigingsklimaat	10-jun
Dagelijks bestuur - behandeling zienswijzen	24-jun
Algemeen bestuur - vaststellen begroting en nota van beantwoording bij zienswijzen	10-jul

Toelichting op de planning:

De begroting 2021 wordt samen met de actualisatie van het Treasurystatuut voor een zienswijze voorgelegd aan de MRDH gemeenten. De kaderbrief van de MRDH-gemeenten (bijlage 2) stelt een zienswijzeperiode voor die start op 15 april en eindigt op 15 juni.

Vanwege de benodigde ambtelijke en bestuurlijke doorlooptijd en tijdige aanlevering aan de toezichthouder (provincie Zuid-Holland) wordt de start en de sluitdatum van de zienswijzeperiode drie weken vervroegd. De zienswijze start daarom op 26 maart 2020. Dit is ruim voor 15 april, de uiterste datum waarop de MRDH - op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen - de (uitgangspunten van de) begroting aan de raden van de deelnemende gemeenten dient te verzenden. De sluitdatum van de zienswijzeperiode is voor zowel de begroting 2021 als de actualisatie van het Treasurystatuut in principe 21 mei 2020 (acht weken conform het gestelde in de Wet gemeenschappelijke regelingen). Net als voor de begroting 2020 wordt de zienswijzeperiode met een week verlengd (einde zienswijze 28 mei 2020) zodat er voor de gemeenten meer ruimte ontstaat binnen hun besluitvormingsprocessen. De gemeenten wordt wel verzocht om de MRDH binnen de periode van acht weken (uiterlijk 21 mei 2020) van hun ontwerpzienswijze op de hoogte te stellen.

Na de zienswijzeperiode zal behandeling plaatsvinden door de adviescommissies Vervoersautoriteit en Economisch vestigingsklimaat (beiden op 10 juni 2020). Tijdens deze

behandeling worden de adviescommissies meegenomen in de 'rode draad' van de ontvangen zienswijzen.

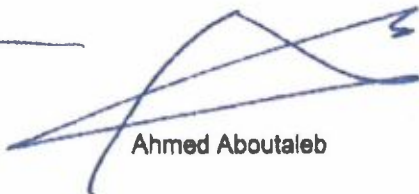
Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag d.d. 6 maart 2020,

de secretaris,

de voorzitter,



Wim Hoogendoorn



Ahmed Aboutaleb

Bijlage 1: Inwonerbijdrage per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2021 een bijdrage in het kader van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat.

Gemeente	Aantal inwoners oktober 2019 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2021
Albrandswaard	25.536	2,72	69.458
Barendrecht	48.715	2,72	132.505
Brielle	17.275	2,72	46.988
Capelle aan den IJssel	67.156	2,72	182.664
Delft	103.921	2,72	282.665
Den Haag	544.766	2,72	1.481.764
Hellevoetsluis	40.107	2,72	109.091
Krimpen aan den IJssel	29.473	2,72	80.167
Lansingerland	62.260	2,72	169.347
Leidschendam-Voorburg	76.472	2,72	208.004
Maassluis	33.127	2,72	90.105
Midden-Delfland	19.337	2,72	52.597
Nissewaard	85.234	2,72	231.836
Pijnacker-Nootdorp	55.190	2,72	150.117
Ridderkerk	46.210	2,72	125.691
Rijswijk	54.230	2,72	147.506
Rotterdam	650.711	2,72	1.769.934
Schiedam	78.715	2,72	214.105
Vlaardingen	73.314	2,72	199.414
Wassenaar	26.190	2,72	71.237
Westland	110.220	2,72	299.798
Westvoorne	14.742	2,72	40.098
Zoetermeer	125.366	2,72	340.996
Totaal	2.388.267		6.496.086

(*) bron: CBS StatLine 4-12-2019, voorlopige aantallen inwoners per 31 oktober 2019. Wordt in de begroting 2021 nog aangepast naar voorlopige aantallen per 1-1-2020.

Bijlage 2: Kaderbrief begroting 2021 gemeenschappelijke regelingen



gemeente

Zoetermeer

0 4 1 2 1 3

> Retouradres Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer

Aan het bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Bezoekadres

Engelandlaan 502
2711 EB Zoetermeer

Postadres

Postbus 15
2700 AA Zoetermeer

Telefoon 14 079
www.zoetermeer.nl

Datum

02 december 2019

Uw kenmerk

Ons kenmerk
F&C/E

Bijlagen

Onderwerp: Kaderbrief begroting 2021 gemeenschappelijke regelingen

Geacht bestuur,

Hierbij ontvangt u de kaderbrief begroting 2021 van de gemeenten in de regio Haaglanden. Hierin zijn de (financiële) uitgangspunten voor de gemeenschappelijke regelingen (GR-en) opgenomen. Deze kaderbrief ontvangen de besturen van GR-en elk jaar voorafgaand aan een nieuwe begrotingscyclus. De kaderbrief richt zich op de financieel technische randvoorwaarden bij de begroting; de beleidsmatige aspecten binnen de GR worden niet opgenomen in deze brief, maar zijn de bevoegdheid van de bestuurders. Over de aanpassingen van de beleidsmatige aspecten legt het bestuur op de gebruikelijke wijze verantwoording af.

Met deze brief wordt een aantal financiële uitgangspunten aangegeven voor uw begroting. Doel hiervan is een eenduidige benadering vanuit de deelnemende gemeenten van de begroting 2021 van GR-en. Deze brief gaat nader in op:

1. Indexering
2. Risico's en weerstandscapaciteit
3. Tijdige afstemming en informatievoorziening

De kaders betreft u bij de opstelling van uw begroting voor 2021 en de meerjarenraming 2022-2024. Als u van mening bent dat een kader niet haalbaar is, wordt u verzocht dit te bespreken in de bestuursvergadering van uw GR. Uw bestuur kan de uitkomst van de bespreking dan opnemen in de aanbiedingsbrief bij de begroting naar de deelnemende gemeenten. Hierna worden de uitgangspunten nader toegelicht.

1 Indexering

De indexering heeft betrekking op de gemeentelijke bijdrage aan de GR. De indexering is gebaseerd op de in de macro economische verkenning 2020 (MEV 2020) van september 2019 van het Centraal Planbureau opgenomen indexcijfers. In de MEV 2020 zijn nog geen cijfers voor 2021 opgenomen. Aangezien 2020 het laatst bekende jaar is, wordt bij wijze van aanname voor 2021 uitgegaan van de geprognosticeerde cijfers voor 2020.

In het indexcijfer voor de gemeentelijke bijdrage 2021 wordt de eerdere inschatting voor 2018, 2019 en 2020 geactualiseerd. Deze actualisatie wordt betrokken bij het ingeschatte percentage voor 2021.

De genoemde indexcijfers geven een algemeen vertrekpunt voor de begroting van gemeenschappelijke regelingen in 2021 en heeft als doel een indicatie af te geven voor een toekomstige inflatie compensatie. Het staat echter niet in de weg dat voor individuele gemeenschappelijke regelingen, in afstemming met de overige deelnemers, tot een andere bijstelling van de gemeentelijke bijdrage kan worden gekomen. Indien van toepassing vindt hierover afzonderlijke communicatie plaats op het niveau van de individuele gemeenschappelijke regeling.

Het cijfer dat voor het jaar 2019 gepubliceerd wordt in het CEP (Centraal Economisch Plan) van maart 2020 (jaar t+1) wordt als definitief cijfer aangenomen. Tot die tijd blijven de inschattingen verrekend worden in de gepresenteerde inflatiecijfers. Het cijfer voor 2018 is nu definitief vastgesteld op basis van het CEP 2019.

De GR heeft bij de begroting 2018 de opbouw van de deelnemersbijdrage ingedeeld naar het loongevoelige en het materiële gedeelte. Deze verdeling geldt voor de jaren 2018 tot en met 2021.

In onderstaand overzicht zijn de inflatiecijfers voor de bepaling van de gemeentelijke bijdrage opgenomen.

Index gemeentelijke bijdrage 2021 Cpi

	MEV 2019	MEV 2020	Vershil
2018	1,60	1,70	0,1
2019	2,40	2,60	0,2
2020	2,40	1,50	-0,9
2021		1,50	1,5
Index 2021			<u>0,9</u>

Index gemeentelijke bijdrage 2021 lonen

	MEV 2019	MEV 2020	Vershil
2018	2,90	3,10	0,2
2019	2,90	3,40	0,5
2020	2,90	2,50	-0,4
2021		2,50	2,5
Index 2021			<u>2,8</u>

De gemeentelijke bijdrage voor 2021 vermeerderd ten opzichte van het basisjaar 2020 met:

1. 2,8% voor de loonkosten volgens de index prijs overheidsconsumptie, beloning werknemers (bijlage kerngegevenstabel 2017-2020). Dit cijfer is een inschatting voor het jaar 2021 (2,5%) en een verrekening van de inschatting 2018, 2019 en 2020 (totaal 0,3%) en
2. 0,9% voor de materiële kosten volgens de nationale consumentenprijsindex (CPI), (bijlage kerngegevenstabel 2017-2020). Dit cijfer is een inschatting voor het jaar 2021 (1,5%) en een verrekening van de inschatting 2018, 2019 en 2020 (totaal -0,6%).

De GR kan er ook voor kiezen om als uitgangspunt voor het inflatiecijfer het CEP (peildatum maart) te gebruiken en niet de MEV van september. Hierbij is het van belang dat er een bestendige gedragslijn wordt gevolgd. De gemeentelijke bijdrage wordt gebaseerd op de MEV-cijfers of van de CEP-cijfers. Dit betekent een ander peilmoment, maar dezelfde uitgangspunten op basis van dezelfde inflatiecijfers. Na het verschijnen van het CEP in maart 2020 zullen de cijfers worden gecommuniceerd.

Het is mogelijk dat er een discrepantie ontstaat tussen de toegekende index van de gemeentelijke bijdrage en de werkelijke kostenontwikkeling van de begroting. Dit kan bijvoorbeeld veroorzaakt worden doordat de prijs- of loonmutatie van de kosten bij een GR hoger is dan de indexering van de gemeentelijke bijdrage. Bij de aanbidding van de begroting kunnen deze verschillen worden aangegeven, met een voorstel hoe dit verschil kan worden opgelost.

2. Risico's en weerstandscapaciteit

Wij verwachten in uw komende begrotingen een goed onderbouwde risicoparagraaf aan te treffen. Effectief risicomanagement is een speerpunt voor de deelnemende gemeenten. Kwalitatieve toelichtingen op de risico's en een transparante systematiek zijn daarvoor essentieel.

Het BBV schrijft voor de begroting de paragraaf *Weerstandsvermogen en risicobeheersing* voor. Deze paragraaf bevat onder meer een overzicht van de risico's en een uiteenzetting over de wijze waarop de risico's worden beheerst. Om het risicoprofiel van de verbonden partij inzichtelijk te maken voor de deelnemende gemeenten, wordt het bestuur verzocht om naast het inventariseren van de risico's deze ook te kwantificeren. In de risicoparagraaf neemt de GR alle voor de GR relevante risico's op, nader gepreciseerd door kans (%) maal impact (€) te vermenigvuldigen tot een nieuw risicoprofiel, uitgedrukt in euro's. Als het risicoprofiel is veranderd in vergelijking met vorig jaar, dient dit toegelicht te worden in de begroting (oorzaak en effecten). In de begroting dient ook aangegeven te worden welke maatregelen de GR gaat nemen om de opgenomen risico's te beheersen.

Het risicoprofiel geeft ook aan of het weerstandsvermogen toereikend is. Het weerstandsvermogen is de ratio die de verhouding uitdrukt tussen de beschikbare weerstandscapaciteit (de middelen en mogelijkheden die de GR heeft om onverwachte, niet-begrote kosten te kunnen dekken) en de omvang van de risico's. Deze ratio is maximaal 1,0, tenzij voor de betreffende GR strakkere regels zijn afgesproken, bijvoorbeeld in de Nota Weerstandsvermogen. Als bij de jaarrekening de ratio groter dan 1,0 blijkt, dan dient in principe een terugstorting naar de deelnemende gemeenten plaats te vinden, omdat het aanhouden van een hogere risicobuffer bij de verbonden partij niet noodzakelijk is.

3. Tijdige afstemming en informatievoorziening

Nieuw beleid

Bij een GR kan behoefte bestaan aan beleidsvoornemens of nieuwe initiatieven. Ook (aanstaande) nieuwe wet- en regelgeving kan aanleiding zijn voor nieuw beleid. Geadviseerd wordt deze aanzetten tot nieuw beleid tijdig te bespreken in uw bestuursvergadering. Zodra deze meer concrete vormen aannemen, worden deze opgenomen in uw beleidskader. Iedere gemeente kan dan bij de kaderstelling voor het komende jaar hiermee rekening houden.

Omgaan met tekorten/overschotten

Gedurende de uitvoering van de begroting kunnen zich afwijkingen voordoen. Deze worden normaliter opgenomen in de reguliere uitvoeringsrapportages en (tussentijds) gemeld aan het DB van de GR. Uitgangspunt hierbij is dat exploitatietekorten in principe binnen de begroting van de GR worden opgevangen. Overschotten vloeien in principe terug naar de deelnemende gemeenten. De tussentijdse melding kan worden aangevuld met een voorstel voor bijsturing. Het bestuur wordt verzocht hier nadrukkelijk aandacht aan te besteden.

Tussentijdse informatievoorziening

Niet voor elke GR geldt een zelfde afspraak of verwachting over tussentijdse rapportages. Verwacht wordt dat het bestuur van de GR bij materiële beleidsmatige en/of financiële (verwachte) afwijkingen gedurende het jaar de raden actief informeert. Indien de GR de begroting wil wijzigen geldt hiervoor de gebruikelijke zienswijzeprocedure.

Financiële kengetallen

De kwaliteit van de begroting is medebepalend voor de jaarstukken. Het BBV schrijft ten aanzien van de verplichte kengetallen voor: dat zorggedragen wordt voor "een beoordeling van de onderlinge verhouding tussen de kengetallen in relatie tot de financiële positie." (artikel 11, lid 2d) Het bestuur wordt verzocht expliciet aandacht te geven aan het beoordelen van de verplichte financiële kengetallen en daarbij zo nodig tijdig beleidsmaatregelen voor te stellen. Dit verzoek tot naleving van het BBV geldt uiteraard ook voor de jaarrekening 2019 e.v.

Tijdig inzenden van stukken

In lijn met de Wet gemeenschappelijke regeling (Wgr) wordt gestimuleerd dat de begrotingscycli van de GR-en en van de deelnemende gemeenten goed op elkaar aansluiten. Tijdige inzending van de stukken versterkt de betrokkenheid en sturing van de gemeenteraden. De raden zijn dan beter in staat om zienswijzen voor te bereiden en de informatie kan worden meegenomen bij de behandeling van de Voorjaarsnota c.q. Kadernota. Voor de verzending van de begroting en de voorlopige jaarstukken (inclusief accountantsrapportage) geldt als uiterste datum 15 april 2020.

Met betrekking tot de begroting dienen de GR-en op grond van de Wgr de uitgangspunten voor hun begroting (indicatie beleidsvoornemens, gemeentelijke bijdrage en prijscompensatie) vóór 15 april 2020 aan de gemeenteraden te sturen. In de praktijk worden deze uitgangspunten meteen opgenomen in de conceptbegroting. Een latere indiening dan 15 april 2020 is daarmee niet wenselijk, omdat dan mogelijk gemeenten niet voldoende tijd hebben om tijdig een zienswijze af te geven bij de begroting. Deze zienswijzen bieden de gemeenten uiterlijk 15 juni 2020 aan de GR-en aan.

Wat betreft de jaarstukken wordt in verband met de tijdige samenstelling van de gemeentelijke jaarstukken de GR-en gevraagd de gemeenten de vanuit het BBV benodigde gegevens eveneens voor 15 februari 2020 aan te leveren (hoeft dus nog niet de hele jaarrekening te zijn). Het gaat onder andere om de omvang van het eigen en vreemd vermogen en het verwachte rekeningresultaat. De GR-en verstrekken de gegevens uiteraard onder voorbehoud van hun eigen accountantscontrole.

Voor nadere informatie over deze brief kunt u terecht bij de ambtelijk secretaris van het
Controllersoverleg Haaglanden, dhr. T. Lubbe van de gemeente Zoetermeer (079-
3468225; e-mail: T.H.Lubbe@Zoetermeer.nl).

Hoogachtend,
Namens de colleges van Burgemeester en Wethouders van:
Delft
Den Haag
Leidschendam-Voorburg
Midden-Delfland
Pijnacker-Nootdorp
Rijswijk
Wassenaar
Westland
Zoetermeer



M.J. Rosier
Wethouder Financiën gemeente Zoetermeer
Voorzitter overleg wethouders Financiën Haaglandengemeente