METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

# Ontwerp begroting 2020
# en meerjarenbeeld 2021-2023

# Metropoolregio Rotterdam Den Haag

# Samen aan het werk!

# Inhoud


Inleiding ..... 5

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH ..... 7

Hoofdstuk 2 Programma's ..... 12

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer ..... 13

2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? ..... 15

2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen ..... 15

2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV ..... 16

2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg ..... 17

2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit ..... 17

2.1.1.5 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid ..... 18

2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer ..... 18

2.1.2 Wat gaat het kosten? ..... 19

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer ..... 21

2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? ..... 22

2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen ..... 22

2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg ..... 22

2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit ..... 23

2.2.1.4 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid ..... 23

2.2.2 Wat gaat het kosten? ..... 23

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat ..... 25

2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? ..... 25

2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei ..... 25

2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt ..... 26

2.3.1.3 Doelstelling: Versterken van digitale verbindingen ..... 26

2.3.1.4. Doelstelling: Ruimte om te werken ..... 26

2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor ..... 27

2.3.1.6 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties ..... 27

2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie ..... 28

2.3.2 Wat gaat het kosten? ..... 28

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting ..... 31

3.1 Algemene dekkingsmiddelen ..... 31
3.2 Overhead..... 31
3.3 Vennootschapsbelasting ..... 33
Hoofdstuk 4 Paragrafen ..... 35
4.1 Financiering ..... 35
4.2 Verbonden partijen ..... 38
4.3 Weerstandsvermogen en risico's ..... 41
4.4 Onderhoud kapitaalgoederen ..... 45
4.5 Bedrijfsvoering ..... 47
Hoofdstuk 5 Financiële begroting ..... 51
5.1 Overzicht baten en lasten ..... 51
5.2 Overzicht incidentele baten en lasten ..... 52
5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting ..... 53
Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2018-2023 ..... 56
Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente ..... 58
Hoofdstuk 8 Besluit ..... 59
Bijlage 1 Indicatoren ..... 60
Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2020 ..... 61

# Inleiding

Stedelijke regio's zijn steeds belangrijker voor de welvaart en het welzijn van mensen. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gaat het om 2,3 miljoen inwoners. Overheden, kennisinstellingen en bedrijven in de regio werken samen aan vernieuwing van de economie, het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van stad en omgeving en het veranderen van energie. Dit vergroot de kans op een betere toekomst voor de mensen die hier wonen en werken. Dat is de motivatie van 23 gemeenten die sinds 2015 samenwerken in de metropoolregio. Ook globalisering, digitalisering en de noodzaak alternatieve energiebronnen te ontwikkelen vragen om een gezamenlijke aanpak. Het zijn opgaven die geen gemeente zelfstandig oplost. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van, voor en door 23 gemeenten en heeft als verlengd lokaal bestuur de status van vervoerregio vanuit de Rijksoverheid gekregen. Daarmee heeft de MRDH wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

De verbondenheid van onze regio krijgt steeds meer gestalte. Neem RandstadRail tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. Of de ontwikkelingen op- en langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht, zoals de realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum. Vervoer, wonen en werk krijgen daardoor de ruimte. Fieldlabs en regionale campussen betekenen een impuls voor de economie. En koppeling van warmtenetten, werklocaties en groengebieden bieden nieuwe kansen. Om ambities te realiseren is geld nodig. De MRDH ontvangt hiervoor middelen van het Rijk en de 23 gemeenten. De voorliggende begroting benoemt hoe deze middelen worden ingezet. Daarnaast is een overzicht toegevoegd dat in één oogopslag inzicht geeft in de opbouw van de begroting.

*Werkplan*
Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de strategische agenda. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 besloten om het strategisch deel van het Werkplan met ingang van 2017 te koppelen aan de doorlooptijd van de strategische agenda van de MRDH en daarmee niet meer jaarlijks uit te brengen. De concrete activiteiten worden met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de Jaarrekening en de Bestuursrapportages gemeld. De Begroting MRDH 2020 vervult zo ook de functie van Werkplan.

*Kadernota MRDH begroting 2020*
Op 8 maart 2019 heeft het algemeen bestuur de Kadernota MRDH begroting 2020 vastgesteld. Deze Kadernota heeft als uitgangspunt gediend voor het opstellen van deze begroting. In deze kadernota wordt onder meer ingegaan op het strategisch kader, de indeling van de begroting en de inwonerbijdrage. De inwonerbijdrage voor het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat bedraagt voor de begroting 2020 € 2,68. De Begroting 2020 gebruikt de vier ambities uit de Strategische Agenda als strategisch kader. Dat zijn de ambities *Vernieuwen Economie*, *Versterken Stad en Omgeving*, *Verbeteren Bereikbaarheid* en *Veranderen Energie*.
In de begroting 2020 zijn drie programma's opgenomen waarin de doelstellingen binnen de vier ambities zijn uitgewerkt door het beantwoorden van drie vragen: *Wat willen we bereiken?, Wat gaan we daarvoor doen?* en *Wat mag dat kosten?*. Dat zijn de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het programma Economisch Vestigingsklimaat. De eerste twee programma's bevatten de wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

## Leeswijzer

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording[1] (BBV) bestaat de MRDH begroting uit een beleidsbegroting en een financiële begroting. De beleidsbegroting beslaat de hoofdstukken 2 tot en met 4, met hoofdstuk 1 als introductie van de integrale ambitie van de MRDH in relatie tot de Strategische Agenda en daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale begroting.
Hoofdstuk 5 bevat de verdere uitwerking van de financiële begroting en geeft een financiële samenvatting van de baten en lasten vanuit de programma's, de algemene dekkingsmiddelen, overhead en onvoorzien.

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

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

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

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

Hoofdstuk 6 bevat de staat van reserves en fondsen 2018-2023.

Hoofdstuk 7 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

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

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

# Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

De metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft zich in het verleden bewezen. De havenindustrie, de glastuinbouw, hightech-, cybersecurity en Den Haag als het bestuurlijk en internationaal juridisch centrum zijn belangrijke pijlers onder de economie. Mede dankzij de 1,2 miljoen banen is de regio goed voor een bruto regionaal product van 103 miljard euro per jaar. En de historische steden en dorpen, het groen en de nabijheid van zee en strand maken de metropoolregio tot een bijzondere plek om te leven. Toch blijft de groei en welvaart in de metropoolregio Rotterdam Den Haag achter bij andere stedelijke regio's in Nederland en Europa. Het bruto regionaal product en werkgelegenheid krompen tijdens de afgelopen recessie sterker dan elders, en de werkloosheid is bovengemiddeld. Samenwerking kan de agglomeratiekracht – en hiermee de economische kracht en aantrekkelijkheid van de regio – versterken. Dit wordt onder meer onderbouwd door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO).

**Hoe pakken we het aan?**
De samenwerking in de Metropoolregio is nog jong, maar na vier jaar is het fundament stevig gelegd. Medio 2019 stelt de MRDH de gezamenlijke strategische agenda vast. Daarin wordt ingezet op:

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

*Versterken Stad en Omgeving* - de metropoolregio groeit tot 2030 met 400.000 inwoners. Dat zet druk op de ruimte. Verdichting, menging van functies (wonen, werken, winkelen) en het optimaal benutten van OV zijn sleutels voor succesvol beleid. Door dit slimme ruimtegebruik worden onze dorpen en steden sterker én houden we het groen groen. Grote delen van de regio, zoals Voorne-Putten en Midden-Delfland zijn groen. Ons groen, daar zijn we zuinig op. Groengebieden zijn van belang voor recreatie van alle inwoners van de metropool en bovendien een belangrijke vestigingsfactor. Het gaat erom te komen tot een regio met goed bereikbare woon- en leefomgeving, goede werklocaties, nabij toegankelijk groen met ruimte voor sport, cultuur en vrije tijd.

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

*Veranderen Energie* - de energietransitie wordt met de dag urgenter. Daarom werkt de regio mee aan de energietransitie. Energie die hier wordt opgewekt, opgeslagen, getransporteerd en gebruikt. De Rotterdamse haven speelt een sleutelrol in de energievoorziening van Noordwest-

Europa als importhaven en productieplaats. De Greenport heeft klimaatneutrale tuinbouw als doelstelling. Samen met ruim een miljoen woningen die op termijn van aardgas af moeten is dit dé regio voor het in de praktijk brengen van de circulaire economie, hergebruik van grondstoffen en het duurzaam benutten van natuurlijke hulpbronnen. De ambitie met het terugdringen van CO2 is stevig maar noodzakelijk. In 2025 moet de CO2 uitstoot van het verkeer 30% lager zijn dan nu. Zo voeren de vervoerders bijvoorbeeld stapsgewijs emissieloos busvervoer in.

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

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

Vanuit de taken en bevoegdheden op gebied van verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat werkt de MRDH samen met al haar partners aan de gezamenlijke ambities uit de strategische agenda. De rol die de MRDH speelt, verschilt per ambitie: op het gebied van het verbeteren van bereikbaarheid is de MRDH vaak in de lead, via de vaststelling van beleidskaders, daarop aansluitende subsidieregels en concessieverlening in het openbaar vervoer. De MRDH heeft hier wettelijk toegekende taken en een eigenstandige positie. In het vernieuwen van de economie is de MRDH samen met partners bij gemeenten, kennisinstellingen, bedrijven en organisaties als InnovationQuarter de ontwikkelaar en initiator van economische vernieuwing. Ook biedt de MRDH een platform voor afstemming op gebied van werklocaties en andere ruimtelijk-economische vraagstukken. Voor het veranderen van  energie en het versterken van stad en omgeving zijn vaak andere partijen als eerste aan zet. De MRDH biedt hier haar kennis en expertise op gebied van verkeer en vervoer en economische ontwikkeling, en vervult op verzoek van gemeenten de rol van overleg- en afstemplatform.

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

## 1.3 Financiën

*De financiële structuur*
De opgaven van de programma's Exploitatie en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (Vervoersautoriteit) worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke rijksbijdragen, zoals gelden voor de Korte Termijn Aanpak en het Actieprogramma Regionaal OV die beiden zijn toegevoegd aan de BDU.

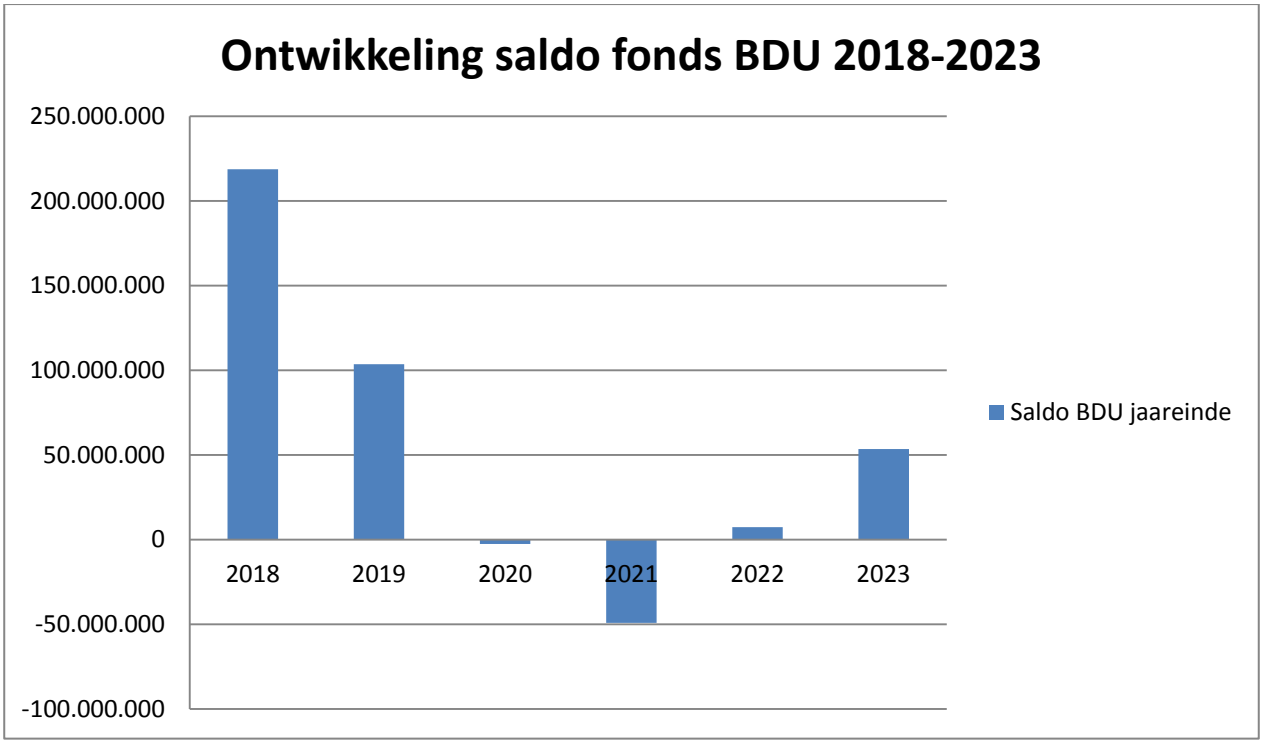
Als gevolg van kortingen op de BDU door voorgaande kabinetten en stijgende kosten van beheer, onderhoud en vervanging van metro, lightrail en tram staat de investeringsruimte van de MRDH onder druk. Samen met de Vervoerregio Amsterdam wordt ingezet op afspraken met het kabinet om deze problematiek aan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

De omvang van de financiële opgave voor de MRDH wordt in 2019 geconcretiseerd aan de hand van de actuele afspraken met de OV-concessiehouders, het recent geactualiseerde Uitvoeringsprogramma UAB en het MIRT Gebiedsprogramma MoVe (verkenningen, gebiedsuitwerkingen, Werkplaats Metropolitaan OV en de Korte Termijn Aanpak). Aan de hand daarvan zal de omvang van het te verwachten tekort in de komende tien jaar kunnen worden vastgesteld.

Indien de afspraken met het kabinet onvoldoende soelaas bieden en behoud van investerend vermogen van de MRDH gewenst wordt, dient efficiëntere besteding van de bestaande middelen te worden uitgewerkt, zo mogelijk vertaald in nieuw beleid en uitvoeringsmaatregelen.

*Overbesteding*
Net als in de begroting 2019 hanteert de MRDH het uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan onder de voorwaarde dat over een periode van vier jaar het saldo van beschikbare middelen en bestedingen positief is. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hiervoor hanteert. De wettelijke termijn van overbesteding is daarmee bepaald op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. Een tekort in 2020 moet dus uiterlijk in 2023 zijn aangezuiverd.

Het meerjarenbeeld van de BDU-middelen voldoet aan de wettelijke kaders:




Hieruit blijkt dat er in de jaren 2020 en 2021 sprake is van een tekort. Vanaf 2022 is er weer sprake van een overschot en hiermee wordt voldaan aan de hiervoor genoemde wettelijke kaders voor overbesteding. Voor de gespecificeerde meerjarenraming wordt verwezen naar de staat van reserves en fondsen (hoofdstuk 6).

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

Daarnaast zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd bij het opstellen van de begrotingen voor de programma's van de Vervoersautoriteit:

- Voor kleine projecten wordt in 2020 een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van het programma kleine projecten wordt in het voorjaar van 2019 in samenspraak met de gemeenten uitgewerkt, gericht op vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2019.
- de BDU-bijdrage van het Rijk wordt opgenomen volgens het voorcalculatorische prijspeil 2019.

De opgaven van het programma Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd uit een door de MRDH-deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner. Deze inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van kaderstelling vanuit de gemeenten. Voor het begrotingsjaar 2020 bedraagt de inwonerbijdrage € 2,68 per inwoner. Een groot deel van deze bijdrage wordt ingezet voor cofinanciering aan gemeentelijke projecten. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 de bevoegdheid om (binnen de begroting) financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de realisering van de ambities uit het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Met ingang van begrotingsjaar 2018 worden binnen de programma's conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording alleen de kosten van het directe personeel verantwoord. De overige apparaatslasten vallen onder de categorie 'overhead' en deze kosten worden apart, buiten de programma's om, verantwoord. Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma's betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het betreft alleen een andere manier van presenteren. De verdeelsleutel voor de overhead wijzigt niet ten opzichte van de Begroting 2019. Voor de verdeling van de salariskosten van de medewerkers van de stafbureaus en de overige bedrijfsvoeringskosten wordt dezelfde verdeelsleutel gehanteerd als in de Begroting 2019 en deze bedraagt 20% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% BDU. De doorbelasting van de centrale directiefunctie blijft bepaald op 50% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat / 50% BDU.

De Begroting 2020 kent een omvang (lasten) van € 718 miljoen. Ter vergelijking is de geraamde realisatie over 2018 en een actuele raming over 2019 opgenomen (bestaande uit de vastgestelde begroting 2019 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2019 ter besluitvorming zullen worden voorgelegd). Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

| Programmabegroting 2020 (euro's) | Voorlopige Jaarrekening 2018 | Raming 2019 | Begroting 2020 | Begroting 2021 | Begroting 2022 | Begroting 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Lasten per programma* | | | | | | |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer | 403.981.740 | 423.402.148 | 422.554.578 | 404.922.709 | 397.343.840 | 395.219.905 |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer | 185.385.949 | 333.969.393 | 284.006.738 | 158.931.028 | 64.375.160 | 75.697.366 |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat | 4.141.953 | 4.831.100 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 |
| Overhead | 5.729.871 | 6.316.800 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 |
| Onvoorzien | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| **Totaal** | **599.239.513** | **768.519.441** | **718.067.416** | **575.359.838** | **473.225.100** | **482.423.371** |
| | | | | | | |
| *Baten per programma* | | | | | | |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer | 411.094.994 | 431.035.881 | 428.704.176 | 407.413.766 | 397.343.840 | 395.219.905 |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer | 185.385.949 | 333.969.393 | 284.006.738 | 158.931.028 | 64.375.160 | 75.697.366 |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat | 4.964.575 | 4.831.100 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 |
| Overhead | 5.729.871 | 5.834.000 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 |
| | | | | | | |
| **Totaal** | **607.175.389** | **775.670.373** | **724.217.014** | **577.850.894** | **473.225.100** | **482.423.371** |
| | | | | | | |
| Resultaat voor reservemutaties | 7.935.876 | 7.150.932 | 6.149.598 | 2.491.057 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| Bestemming resultaat jaarrekening 2017 | 482.800 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Onttrekking aan reserves | 0 | 482.800 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Toevoeging aan reserves | -8.418.676 | -7.633.732 | -6.149.598 | -2.491.057 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| **Resultaat** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |

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

# Hoofdstuk 2 Programma’s

**Economie en bereikbaarheid: pijlers onder de samenwerking**
De samenwerking in de metropoolregio heeft twee duidelijke pijlers: economisch vestigingsklimaat en bereikbaarheid. Het economisch vestigingsklimaat verandert. Door invloeden van binnenuit en van buitenaf. Door te investeren pak je de regie op economische vernieuwing.
Wat betreft het stimuleren van bereikbaarheid heeft de MRDH een unieke positie: die van vervoersautoriteit. Het ontwikkelen en instandhouden van het OV en het doen van investeringen in de infrastructuur: de MRDH gaat erover. De investeringen in bereikbaarheid van de regio bepalen de 23 gemeenten gezamenlijk. Hierin maakt de MRDH keuzes: in de stedelijke gebieden zal de groei van mobiliteit zo veel mogelijk worden opgevangen door investeringen in hoogwaardige OV- en fietsverbindingen. Zo benutten we de schaarse ruimte in onze groeiende steden zo efficiënt mogelijk en houden we onze buurten en binnensteden aantrekkelijk voor iedereen. In de omliggende gemeenten en minder dichtbevolkte delen van de regio blijven wij inzetten op een schone, veilige en betrouwbare autobereikbaarheid met nieuwe impulsen voor de fiets, mede omdat een fijnmazig OV-netwerk daar geen goede oplossing is.

**Vier ambities**
De lat ligt hoog. Stappen zetten om concreet resultaat te boeken. Daar gaat het nu om.
Van beleid uitdenken naar dingen doen. Aan het werk! De basis daarvoor is de Strategische Agenda MRDH 2018-2021, uitmondend in vier ambities: Vernieuwen Economie, Versterken Stad en Omgeving, Verbeteren Bereikbaarheid en Veranderen Energie. Deze ambities hebben ieder hun een eigen dynamiek, maar zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden met het doel van de samenwerking in de metropoolregio Rotterdam Den Haag: meer welvaart en welzijn voor alle mensen die hier wonen en werken.

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

### *2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer*

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

*Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid*

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

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

| **Doel** | **Top-eis** | **Ambitie in 2025 t.o.v. 2015** |
|---|---|---|
| Concurrerende economie | • Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken<br>• Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer | • Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties<br>• 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet |
| Kansen voor mensen | Aantal arbeidsplaatsen/ voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken | Toename van 10% voor 90% van de woongebieden |
| Kwaliteit van plekken | Gebruikerswaardering van de stedenbaanknopen | Minimaal 7,5 op 90% van de knopen |
| De duurzame regio | Uitstootreductie vervoersysteem ($CO_2$) | Afname van 30% voor het gehele vervoersysteem |
| Efficiënt en rendabel | Reductie beheer- & exploitatielasten OV | Afname van 10% voor het gehele OV-systeem |

| Netwerk | Ambitie |
|---|---|
| Wegennet | De reistijd in de spits mag niet langer zijn dan maximaal 1,5 à 2 maal de reistijd buiten de spits voor respectievelijk het ontsluitend regionaal wegennet en het verbindend regionaal wegennet. |
| Fietsnet | Kwaliteit hoofdfietsroute CROW (metropolitaan fietsnet) of CROW ontwerpwijzer (regionaal basisnet). |
| Bereikbaarheid (OV) knooppunten | Reistijdeisen van 20 à 45 minuten naar metropolitane centra en knooppunten gedifferentieerd naar gebied. |
| Kwaliteit knooppunten | Diverse eisen qua voorzieningen en overstapkwaliteit. |
| Fietsparkeren bij OV | Voldoen aan vraag. |
| P+R | Voldoen aan vraag (markt- en capaciteitsanalyse). |

In de afgelopen jaren is veel energie gestoken in de beleidsstrategie: het opstellen van de UAB zelf en vervolgens de uitwerking in diverse beleidsthema's, zoals de Kadernota OV of de P+R-visie. De aandacht is nu gericht op de uitvoeringsstrategie, waarmee de concretisering van het "Van, Voor, Door" gedachtengoed aan de orde is. De centrale opgave in 2020 is, zoals verwoord, te komen van beleid naar uitvoering.

De UAB is begin 2019 geactualiseerd en in 2019 zijn deelprogramma's, projecten en nieuwe studies gestart. Ook de Strategie Werklocaties leidt deels tot nieuwe aandachtspunten in de bereikbaarheid van economische locaties. Via deze werkwijze leiden de beleidsdoelen tot een uitvoeringsprogramma en uiteindelijke resultaten in de regio. Mobiliteit is immers geen doel op zich, maar ondersteunend aan de overige ambities, die ook zichtbaar zijn in de Strategische Agenda.

De begroting voor het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer is opgezet langs twee van de vier ambities van de strategische agenda: Verbeteren Bereikbaarheid en Veranderen Energie. Vanuit de invalshoek verkeer en vervoer geven de beschreven doelen en opgaven per ambitie invulling aan de vragen *Wat willen we bereiken?* en *Wat gaan we daarvoor doen?* Binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer wordt er gewerkt aan zes doelstellingen:

Ambitie Verbeteren Bereikbaarheid

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

Ambitie Veranderen Energie

6. *Minder CO2-uitstoot bij verkeer*

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

#### *2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen*

*Agglomeratiekracht*
Centrale opgave is en blijft de versterking van de agglomeratiekracht, dat wil zeggen te zorgen dat de metropoolregio meer als één stedelijke regio gaat functioneren en dat de toplocaties en banen beter bereikbaar worden. De opgave van verstedelijking (240.000 extra woningen voor 2040), binnenstedelijk langs de centrale as met de verstedelijkingsalliantie én in de suburbane en meer landelijke gebieden hangt samen met een schaalsprong in het OV vanaf 2025. Ook de koppeling van OV met fiets is daarbij een cruciale opgave.

*Groeistrategie OV*
Door een sterke groei van het gebruik van het metropolitane OV, sinds 2013 met gemiddeld 3% per jaar, ontstaan er meer en eerder dan verwacht capaciteitsknelpunten. Naar verwachting al rond 2025 waar vorig jaar nog werd uitgegaan van rond 2030 (MIRT[2]-studie bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag). Dit noopt tot een nieuwe groeistrategie voor het metropolitaan OV, die doorwerkt in maatregelen als vermeld in deze begroting, zowel op de korte, middellange als de lange termijn.

*Ketenmobiliteit*
Ook voor het verbeteren van de bereikbaarheid ligt de prioriteit bij OV, fiets en ketenmobiliteit. De gehele metropoolregio kent 56 knooppunten die cruciaal zijn in de reis van elke inwoner. Naast het verbeteren van deze knooppunten krijgt het verkorten van de reistijd / verhogen snelheid van het OV prioriteit.

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**
- Maatregelenpakket maken voor OV, fiets en ketenmobiliteit.
- Uitbreiding R-Net, te beginnen op Voorne-Putten, het Westland en tussen Zoetermeer en Delft/Rodenrijs en de corridor Ridderkerk-Rotterdam.
- Verkenningen uitvoeren naar een Schaalsprong regionale bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District / Binckhorst (CID/Den Haag) en naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel.
- Gebiedsuitwerking Zoetermeer concretiseren, inclusief verbetering verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.
- Onderzoeksresultaten uit de werkplaats metropolitaan OV uit 2019 vertalen in een verkenning ontwikkeling van de lijn Leiden/Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur, knooppunten).
- Vervangen van de laatste oude trams in de regio Den Haag door trams met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.
- Afspraken maken met het Rijk over de realisatie van viersporigheid tussen Schiedam en Delft-Zuid.
- Opleveren van een verkenning 'schaalsprong OV 2040' in zowel de regio Haaglanden voor de Koningscorridor en Leyenburgcorridor, als regio Rotterdam voor de toekomst van het metronet.
- Verkenning starten van de zes nieuwe metropolitane fietsroutes in de MRDH.

[2] De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten.

### *2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV*

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

*Contractbeheer OV concessies (assets, exploitatie en sociale veiligheid)*
Als concessieverlener van het openbaar vervoer sturen we de vervoerder aan (op afstand) op het realiseren van openbaar vervoer op het gewenste en vooraf overeengekomen kwaliteitsniveau. We maken daarbij onderscheid in drie verschillende contracten, allen met een vooraf overeengekomen wijze (en grootte) van financiering, risicoverdeling en 'prestatie-indicatoren' en daarbij behorende normen. De contracten met de vervoerders zijn langlopende contracten, variërend met een looptijd tussen de 10 en 15 jaar en betreffen zowel het bus- als railvervoer en de parkshuttle.

Met het uitvoeren van het contractbeheer beogen we:
- dat we hoogwaardig en efficiënt openbaar (rail en bus) vervoer in de MRDH bieden, 365 dagen per jaar;
- dat de klantenwaardering gemiddeld op een 7,8 ligt;
- dat er nauwelijks sprake is van rituitval (< 1%);
- dat het aantal reizigers gemiddeld met 3% per jaar groeit, waarbij het aanbod min of meer gelijk blijft, wat een hogere bezettingsgraad tot gevolg heeft.

*Programma SMARD (Slimme MobiliteitsAanpak Rotterdam Den Haag)*
Met slimme maatregelen worden huidige knelpunten (tijdens de spits) in het OV opgelost en wordt bijgedragen aan het voorkomen van dreigende nieuwe knelpunten. Dit uit zich in een set aan maatregelen die zonder teveel moeite kunnen worden ingevoerd en een snel (meetbaar) effect hebben. Het kan daarbij gaan om zowel maatregelen aan de aanbod- als aan de vraagkant.

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

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**
- Enkele lokale maatwerk initiatieven op het gebied van openbaar vervoer ondersteunen.
- Realiseren van kortere reistijden op bestaande tram- en buslijnen in Den Haag en Rotterdam.
- Vernieuwing tarievenbeleid (waaronder tariefdifferentiatie) om reizigers gerichter gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.
- Starten van innovaties door vervoerders op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.
- Een pakket van maatregelen uitvoeren op tenminste 3 delen van het netwerk waarmee voorkomen wordt dat de aanhoudende reizigersgroei, gemiddeld 3% per jaar, er toe leidt dat reizigers niet meer mee kunnen.

### *2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg*

Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk is voor de metropoolregio een must. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Daarnaast moeten de wegen voldoen aan de doorstromings- en betrouwbaarheidseisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk, niet op de laatste plaats om de klimaatdoelen te realiseren (CO2-reductie), maar ook om de leefkwaliteit te verbeteren en de stedelijke, suburbane en meer landelijke gebieden aantrekkelijk te maken als centra voor economische vernieuwing. Dat brengt onder andere de vraag met zich mee hoe om te gaan met voorspelde capaciteitsknelpunten op het hoofdwegennet. Meer asfalt is niet meer de vanzelfsprekende oplossing.

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

- Afronding van de gebiedsuitwerkingen, Greenportcorridor 3.0 Westland en Voorne-Putten, en afspraken maken met het Rijk over het vervolg.
- Opleveren van een visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn. Deze visie maakt inzichtelijk wat er nodig is een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen, waardoor grote investeringen in het wegennet worden voorkomen, met behoud van de doelen en eisen uit de UAB.
- We werken samen met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.
- Het innovatieve verkeersmanagement via Bereik! wordt doorgezet met gebruik van nieuw instrumentarium, zoals intelligente verkeerslichten en InCar-informatie.
- Met betrokken wegbeheerders en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid afspraken maken over bereikbaarheidsmaatregelen inzake de aanpak van hun grote onderhoudsopgave in het metropoolregiogebied.

### *2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit*

Bevorderen van nieuwe informatietechnieken en data voor het benutten van bestaande infrastructuur (platooning, intelligente verkeerslichten, gerichte reisinformatie).
Slim en beter benutten van de bestaande infrastructuur door het stimuleren van bewustwording en blijvende gedragsverandering.

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

- Data inwinning (parkeren, snelheden, reisinfo) op orde krijgen en houden;
- Uitvoering van een eerste inhoudelijke monitor op de geactualiseerde UAB-projecten;
- Uitvoering van een eerste meting m.b.t. de (top)eisen uit de UAB.
- Samenwerkingsprojecten doelgroepenvervoer - OV met gemeenten doorzetten;
- Wegnemen van belemmeringen en bundeling initiatieven op kennis delen en schaalvoordelen behalen;
- Ontwikkelen slimmer verkeerslichtensysteem voor auto's, fiets, OV en vracht;
- Het stimuleren van ketenmobiliteit door het mede-faciliteren van een platform met multimodale reis-informatie en boekingsfunctie, in combinatie met deelfietsen en -auto's (Mobility as a Service (MaaS)).
- Financiering en/of organisatorische ondersteuning van innovatietrajecten mobiliteit, zoals SURF-stad, innovatieprogramma’s bij OV-bedrijven.

#### *2.1.1.5 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid*

De MRDH-samenwerking streeft naar nul verkeersslachtoffers. Het aantal verkeersslachtoffers neemt echter weer toe. Naast de lopende educatieprojecten is inzet op verbetering van de handhaving en een nieuw investeringsprogramma noodzakelijk.

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

- Samen met alle wegbeheerders een verbeterprogramma opstellen voor de belangrijkste veiligheidsrisico's in het wegennet, in lijn met het nationale Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030.
- Verkeershandhaving krijgt structurele aandacht van de politie en andere handhavers.
- De ambities van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" worden gerealiseerd.

#### *2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer*

Het terugbrengen van de CO2-uitstoot is een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. In 2025 moet de CO2-uitstoot door verkeer 30% lager zijn dan in 2016. Dit vraagt om een brede waaier aan maatregelen van het Rijk, de regio en gemeenten. De MRDH en de gemeenten werken samen aan het opstellen en uitvoeren van een Actieplan CO2-reductie, zoals emissieloos OV en schoner en minder autoverkeer.

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

- We zorgen ervoor dat voor 2030 alle bussen 100% emissievrij zijn. Op basis van de verordening bussenleningen faciliteren we financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van deze transitie naar zero emissie busvervoer.
- We verlenen subsidie aan de vervoersbedrijven voor het plaatsen van zonnepanelen op daken van stations en remises.
- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het Actieplan CO2-reductie.

### *2.1.2 Wat gaat het kosten?*

| Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's) | Voorlopige Jaarrekening 2018 | Raming 2019 | Begroting 2020 | Begroting 2021 | Begroting 2022 | Begroting 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten:** | | | | | | |
| *Beleid en programmering* | | | | | | |
| Verkeer | 3.493.957 | 5.300.000 | 5.300.000 | 5.300.000 | 5.300.000 | 5.300.000 |
| Openbaar vervoer | 3.779.124 | 5.300.000 | 5.300.000 | 5.300.000 | 5.300.000 | 5.300.000 |
| Subsidie CROW-KpVV | 900.000 | | | | | |
| ***Subtotaal Beleid en programmering*** | **8.173.081** | **10.600.000** | **10.600.000** | **10.600.000** | **10.600.000** | **10.600.000** |
| | | | | | | |
| *Exploitatie openbaar vervoer* | | | | | | |
| Concessies | 190.869.128 | 199.901.489 | 202.857.420 | 188.678.920 | 182.847.811 | 181.024.585 |
| Beheer en onderhoud infra | 186.693.222 | 195.585.703 | 193.800.525 | 191.856.525 | 191.273.525 | 191.890.525 |
| ***Subtotaal Exploitatie OV*** | **377.562.350** | **395.487.192** | **396.657.945** | **380.535.445** | **374.121.336** | **372.915.110** |
| | | | | | | |
| *Apparaatslasten* | | | | | | |
| Directe kosten personeel | 2.059.311 | 3.111.400 | 3.032.500 | 3.032.500 | 3.032.500 | 3.032.500 |
| ***Subtotaal Apparaatslasten*** | **2.059.311** | **3.111.400** | **3.032.500** | **3.032.500** | **3.032.500** | **3.032.500** |
| | | | | | | |
| *Financiering* | | | | | | |
| Rente | 16.186.998 | 14.203.556 | 12.264.133 | 10.754.764 | 9.590.004 | 8.672.294 |
| ***Subtotaal Financiering*** | **16.186.998** | **14.203.556** | **12.264.133** | **10.754.764** | **9.590.004** | **8.672.294** |
| | | | | | | |
| **Totaal lasten** | 403.981.740 | 423.402.148 | **422.554.578** | 404.922.709 | 397.343.840 | 395.219.905 |
| | | | | | | |
| **Baten:** | | | | | | |
| Onttrekking fonds BDU | 380.852.936 | 402.286.908 | 404.080.266 | 384.691.016 | 376.129.001 | 375.292.576 |
| Rente | 16.104.586 | 14.203.556 | 12.264.133 | 10.754.764 | 9.590.004 | 8.672.294 |
| Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven | 7.113.254 | 7.633.732 | 6.149.598 | 5.757.807 | 5.414.656 | 5.044.855 |
| Overige inkomsten | 7.024.218 | 6.911.684 | 6.210.179 | 6.210.179 | 6.210.179 | 6.210.179 |
| | | | | | | |
| **Totaal baten** | 411.094.994 | 431.035.881 | **428.704.176** | 407.413.766 | 397.343.840 | 395.219.905 |
| | | | | | | |
| **Resultaat voor reservemutaties** | 7.113.254 | 7.633.732 | **6.149.598** | 2.491.057 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| Toevoeging risicoreserve financiering | -7.113.254 | -7.633.732 | -6.149.598 | -2.491.057 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| **Resultaat** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

## Toelichting financiën

*Exploitatie openbaar vervoer - Concessies*
Een aantal posten zorgt in de begroting 2020 voor hogere kosten ten opzichte van de raming in 2019 en het meerjarenbeeld 2021-2023:

- In 2020 zal de exploitatievergoeding voor groot onderhoud railvoertuigen hoger zijn dan in 2019, vanwege het activeren en afschrijven van deze kosten. In de loop van de tijd zullen deze lasten zich stabiliseren.
- We verlenen in 2020 een eenmalige subsidie voor de investering in 10 Avenio's van HTM.
- In 2020 is eenmalig levensverlengend onderhoud van de trams gepland.

De dalende concessievergoeding in het meerjarenbeeld wordt verder veroorzaakt doordat de concessieafspraken met de RET als volgt zijn ingericht: RET krijgt jaarlijks een lagere subsidie omdat RET taakstellend 2% opbrengstengroei dient te realiseren. Die opbrengstengroei is becijferd op € 3 miljoen.

*Exploitatie openbaar vervoer - Beheer en onderhoud infra*
In 2020 zal de vergoeding voor beheer en onderhoud afnemen ten opzichte van de begroting 2019 met € 2 miljoen. Dit wordt veroorzaakt door afnemende kapitaallasten van het geactiveerde vervangingsonderhoud per 31 december 2016.

*Apparaatslasten*
Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De daling van het budget vanaf 2020 ten opzichte van de begroting 2019 wordt veroorzaakt door centralisatie van bestuurszaken- en financiële functies. Daarnaast is rekening gehouden met cao stijging. Zie voor een verdere toelichting hoofdstuk 4.5 Bedrijfsvoering.

*Rente en marktconformiteits-opslag OV- bedrijven*
De verantwoorde rente en marktconformiteits-opslag OV- bedrijven betreft de overname vanaf 2017 van de financiering van de regionale OV-bedrijven HTM en RET van de gemeenten Den Haag en Rotterdam en de financiering van bussen aan vervoerders op grond van de Verordening Bussenleningen. De geraamde bedragen worden nader toegelicht in de paragraaf Financiering (hoofdstuk 4.1).

*Overige inkomsten*
Het betreft hier voornamelijk de reclame-opbrengsten uit haltevoorzieningen (zgn. Abri’s).

## *2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer*

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

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

**Hoofdpunten IPVa**
In het IPVa 2020 zijn alle infrastructuurprojecten en maatregelen samengebracht waaraan de MRDH een financiële bijdrage levert of gaat leveren. Het IPVa is opgesteld op basis van aanmeldingen van gemeenten en regiobrede programma's voor bijvoorbeeld (metropolitane) fietsroutes, fietsparkeren, HWN/OWN.
De projecten, subsidies en studies zijn onderverdeeld naar grote en kleine projecten, waar de scheiding ligt op € 5 miljoen aan subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor de overige projecten. Die overige projecten zijn weer gecategoriseerd naar Fiets- en ketenmobiliteit (FKM), verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS) en verkeersveiligheid (VV).

Voor de kleine projecten is in 2020 € 30 miljoen beschikbaar. Daarvoor is reeds voor circa € 11,8 miljoen aangemeld. In het late voorjaar van 2019 wordt de gemeenten verzocht om nieuwe aanmeldingen voor 2020 te doen, welke na toetsing ter goedkeuring aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden voorgelegd. De besluitvorming op die aanmeldingen is gepland voor december 2019.

In 2019 en 2020 worden verkenningen en planstudies uitgevoerd, die na afronding van een fase worden voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Indien een planstudie leidt tot een positief advies om door te zetten naar de uitwerkingsfase, dan wordt daar een onderbouwd voorstel voor gemaakt: op basis van beschikbaar budget, cofinanciering, planning van voorbereiding en uitvoering, etc.
Mogelijke projecten of programma's die dan op korte termijn kunnen leiden tot investeringen:
- invulling van slimme en duurzame bereikbaarheidsmaatregelen (voor de korte termijn), in samenspraak met het ministerie van IenW, gemeenten en regionale partners als de provincie Zuid-Holland, Havenbedrijf en VNO-NCW;
- realiseren van enkele aangewezen automatisch vervoer-projecten (AVLM) o.b.v. een technisch en financieel haalbaar plan.
- maatregelen vanuit de verschillende gebiedsprogramma's;

- uitwerking van diverse OV-studies, zoals tram 2024, versnelling OV en SMARD.

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

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

Ambitie Verbeteren Bereikbaarheid

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

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

#### *2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen*

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

- Realisatie op delen van tramlijn 1 Delft-Scheveningen.
- Realisatie tram 19B naar TU Delft inclusief de Sebastiaansbrug.
- Verhoging van de capaciteit van RandstadRail tussen Den Haag Centraal en Leidschenveen en het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid.
- Realisatie en oplevering van het project OV-knoop Rotterdam-Alexander.
- Uitvoering verlenging Hoekse Lijn tot het strand.
- Realisatie en oplevering van het busplatform Den Haag centraal.
- Frequentieverhoging samenloopdeel RandstadRail is in uitvoering.
- Realisatie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam).
- Realisatie R-net.
- Realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum.
- Oplevering van het fietsviaduct over de A4 Den Haag (Ypenburg).
- Realisatie fietstunnel station Delft Zuid.
- Realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsroutenetwerk, te beginnen met zes routes in het gebied tussen Den Haag, Zoetermeer, Rotterdam, Delft, Maassluis en Westland.

#### *2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg*

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

- Opening en ingebruikname van het project Rotterdamsebaan (de nieuwe verbindingsweg tussen knooppunt Ypenburg (A4/A13) en de Centrumring van Den Haag);
- De H6-weg (de nieuwe verbindingsweg tussen de Hoeksebaan en de stationsomgeving Hoek van Holland Haven) is gereed.

- Verbeteren van de doorstroming op vijf aansluitingen van het HWN-OWN.
- De Oostelijke Randweg (Pijnacker) is gereed.
- Realisatie van de reconstructie IJsselmondseknoop start in 2020.

### *2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit*

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

- Automatisch Vervoer introduceren op meerdere locaties in de regio, zoals de shuttle bij het Haga Ziekenhuis in Den Haag, Leidsenhage in Leidschendam-Voorburg en op de campus van de TU Delft.

### *2.2.1.4 Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid*

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

- Alle basisscholen doen mee aan het verkeersveiligheid- en verkeerseducatieprogramma School op Seef.

### *2.2.2 Wat gaat het kosten?*

| Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's) | Voorlopige Jaarrekening 2018 | Raming 2019 | Begroting 2020 | Begroting 2021 | Begroting 2022 | Begroting 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten:** | | | | | | |
| *Projectkosten Verkeer* | | | | | | |
| - Verkeersmanagement en wegenstructuur | 93.600.008 | 184.232.069 | 152.998.463 | 89.210.265 | 39.859.060 | 38.454.266 |
| - Fiets- en ketenmobiliteit | 17.932.940 | 24.272.035 | 31.774.973 | 16.113.128 | 7.365.000 | 7.500.000 |
| - Verkeersveiligheid | 9.787.659 | 11.814.407 | 14.230.970 | 11.142.304 | 7.295.000 | 7.500.000 |
| ***Subtotaal Verkeer*** | **121.320.606** | **220.318.511** | **199.004.406** | **116.465.698** | **54.519.060** | **53.454.266** |
| | | | | | | |
| *Projectkosten Openbaar vervoer* | | | | | | |
| - Netwerk openbaar vervoer | 62.279.231 | 112.194.181 | 83.659.233 | 41.122.230 | 8.513.000 | 20.900.000 |
| ***Subtotaal Openbaar vervoer*** | **62.279.231** | **112.194.181** | **83.659.233** | **41.122.230** | **8.513.000** | **20.900.000** |
| | | | | | | |
| *Apparaatslasten* | | | | | | |
| - Directe kosten personeel | 1.786.112 | 1.456.700 | 1.343.100 | 1.343.100 | 1.343.100 | 1.343.100 |
| ***Subtotaal Apparaatslasten*** | **1.786.112** | **1.456.700** | **1.343.100** | **1.343.100** | **1.343.100** | **1.343.100** |
| | | | | | | |
| **Totaal lasten** | **185.385.949** | **333.969.393** | **284.006.738** | **158.931.028** | **64.375.160** | **75.697.366** |
| | | | | | | |
| **Baten:** | | | | | | |
| Onttrekking fonds BDU | 133.596.573 | 244.726.019 | 204.845.844 | 158.931.028 | 64.375.160 | 75.697.366 |
| Overige inkomsten | 51.789.376 | 89.243.374 | 79.160.895 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| **Totaal baten** | **185.385.949** | **333.969.393** | **284.006.738** | **158.931.028** | **64.375.160** | **75.697.366** |
| | | | | | | |
| **Resultaat** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**Toelichting financiën**

De onderdelen verkeersmanagement en wegenstructuur, Fiets- en ketenmobiliteit, Verkeersveiligheid en Netwerk Openbaar vervoer bestaan uit bestedingen voor grote projecten en kleine projecten. Voor de kleine projecten geldt dat bestedingen zijn opgenomen voor de nog lopende subsidieverleningen (hoofdzakelijk in de jaren 2019 en 2020), subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, de aanmeldingen van projecten voor het IPVa en de ruimte binnen het subsidieplafond dat nog niet is ingevuld met projecten.

*Verkeersmanagement en wegenstructuur*
In de jaren 2019 t/m 2021 wordt ruim € 275 mln. besteed aan de Rotterdamsebaan in de vorm een MRDH bijdrage en rijksbijdrage. Daarnaast is in de periode 2019 t/m 2022 een reservering getroffen voor de Korte Termijn Aanpak van € 40 mln. (€ 10 mln. per jaar). Tevens is in dezelfde periode een reservering van € 15 mln. opgenomen voor de uitvoering van het programma Automatisch Vervoer Last Mile (AVLM).

*Fiets- en ketenmobiliteit*
In de jaren 2019 en 2020 vinden bestedingen plaats in het kader van het project fietstunnel station Delft Zuid en fietsviaduct A4 bij Ypenburg.

*Verkeersveiligheid*
De begrotingen vanaf 2021 zijn nagenoeg nog niet gevuld met concrete projecten maar bevat de indicatieve raming vanuit het subsidieplafond kleine projecten. De relatief hogere begrotingen tot en met 2020 bevatten de nog lopende subsidieverleningen en de nieuwe aanmeldingen

*OV netwerk*
In de jaren 2019 t/m 2021 staat de realisatie gepland voor de Hoekse Lijn (ruim € 90 mln.), Sebastiaansbrug, lijn 19, lijn 1, frequentieverhoging E-lijn, Samenloopdeel RandstadRail en Hart van Zuid.

*Apparaatslasten*
Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De daling van het budget vanaf 2020 ten opzichte van de begroting 2019 wordt veroorzaakt door centralisatie van bestuurszaken- en financiële functies. Daarnaast is rekening gehouden met cao stijging. Zie voor een verdere toelichting hoofdstuk 4.5 Bedrijfsvoering.

*Overige inkomsten*
Dit betreft hoofdzakelijk een als incidenteel te beschouwen rijksbijdrage voor de Rotterdamsebaan.

### *2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat*

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs drie van de vier ambities van de strategische agenda: Vernieuwen Economie, Versterken Stad en Omgeving en Veranderen Energie. De vanuit de economische invalshoek beschreven doelen en opgaven per ambitie geven invulling aan de vragen *Wat willen we bereiken?* en *Wat gaan we daarvoor doen?* Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt er gewerkt aan zeven doelstellingen die volgen uit de strategische agenda:

Ambitie Vernieuwen Economie

1. *Stimuleren van innovatie en economische groei*
2. *Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt*
3. *Versterken van digitale verbindingen*

Ambitie Versterken Stad en Omgeving

4. *Ruimte om te werken*
5. *Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor*
6. *Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties*

Ambitie Veranderen Energie

7. *Meer regionale samenwerking bij de energietransitie*

Hierna volgt de uitwerking van deze zeven doelstellingen.

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

##### *2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei*

*Fieldlabs*
De MRDH heeft, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO, de afgelopen jaren geïnvesteerd in fieldlabs. Dit zijn praktijkomgevingen waar ondernemers en kennisinstellingen samenwerken aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D printing. De ervaringen zijn zeer positief. Dat smaakt naar meer. Het is zaak om meer ondernemers gebruik te laten maken van de mogelijkheden die fieldlabs bieden.

*Support voor starters en growers*
Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Niet alleen moeten nieuwe initiatieven een kans krijgen, ook veelbelovende lopende initiatieven moeten in de regio een volgende stap kunnen maken. Beschikbaarheid van aantrekkelijke locaties kunnen de doorslag geven voor een bedrijf om zich blijvend in de regio te vestigen.

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

- Bedrijfsleven stimuleren om bij fieldlabs aan te sluiten en te innoveren, door de ontwikkeling van regionale innovatieprogramma's.

- Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.

#### *2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt*

Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijsprogramma's met toekomst. Studenten én medewerkers delen kennis en ervaring. Dat is een win-win situatie. Studenten gaan zo met meer praktische kennis en vaardigheden aan de slag in het regionale bedrijfsleven. Als bedrijfsleven en kennisinstellingen nog meer verbinding zoeken zal dat de impact van campussen vergroten.

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**
- Met een netwerk ondersteuning bieden aan regionale mbo- en hbo-campussen.
- Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio: vernieuwen economie, versterken stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie.

#### *2.3.1.3 Doelstelling: Versterken van digitale verbindingen*

Goede digitale connectiviteit is een harde vestigingsvoorwaarde in de nieuwe economie. Onze regio scoort hier al goed op. Deze positie willen we behouden en versterken.

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**
- Vormen van een kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de regio.
- Bijdragen aan het realiseren van projectlocaties met een 5G-opstelling, zoals Living Lab Scheveningen en het 5G fieldlab Zuid-Holland op The Green Village Delft/Campus TU Delft.

#### *2.3.1.4. Doelstelling: Ruimte om te werken*

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

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

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

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

### *2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor*

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

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

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

### *2.3.1.6 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties*

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

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

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

### *2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie*

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

**Wat gaan we daarvoor doen in 2020?**

- Het ondersteunen van warmteprojecten in gemeenten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren.
- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de energietransitie.

### *2.3.2 Wat gaat het kosten?*

| Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's) | Voorlopige Jaarrekening 2018 | Raming 2019 | Begroting 2020 | Begroting 2021 | Begroting 2022 | Begroting 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten:** | | | | | | |
| Subtotaal programmakosten | 2.329.316 | 2.829.100 | 4.019.600 | 4.019.600 | 4.019.600 | 4.019.600 |
| Subsidie InnovationQuarter | 897.500 | 937.000 | | | | |
| Subtotaal directe kosten personeel | 915.136 | 1.065.000 | 945.000 | 945.000 | 945.000 | 945.000 |
| | | | | | | |
| **Totaal lasten** | **4.141.953** | **4.831.100** | **4.964.600** | **4.964.600** | **4.964.600** | **4.964.600** |
| | | | | | | |
| **Baten:** | | | | | | |
| Inwonerbijdrage | 4.645.469 | 4.793.400 | 4.934.600 | 4.934.600 | 4.934.600 | 4.934.600 |
| Bijdragen gemeenten | 189.113 | 33.100 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 |
| Bijdragen EU | 129.993 | 4.600 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| **Totaal baten** | **4.964.575** | **4.831.100** | **4.964.600** | **4.964.600** | **4.964.600** | **4.964.600** |
| | | | | | | |
| Resultaat voor reservemutaties | 822.622 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| Onttrekking aan Egalisatiereserve EV | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Toevoeging aan Egalisatiereserve EV | -822.622 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| **Resultaat** | **0** | **0** | **0** | 0 | 0 | 0 |

**Toelichting financiën**

De Begroting 2020 bestaat voor € 4.019.600 uit programmakosten en voor € 945.000 uit directe kosten personeel. Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert binnen deze kaders de begroting uit en verantwoordt zich hierover. De bestuurscommissie kan binnen de programmakosten accenten aanbrengen door bijvoorbeeld meer in te zetten op de Bijdrageregeling ten laste van het budget voor de programmaopgaven en omgekeerd. Hierna volgt de indicatieve verdeling van de programmakosten.

***Programmakosten***
De programmakosten van € 4.019.600 bestaan indicatief uit de volgende onderdelen:

1. € 400.000 programmabudget voor projectontwikkeling, lidmaatschappen en programma-overstijgende aanpakken;
2. € 3.589.600 voor projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 en voor de samenwerking met InnovationQuarter;
3. € 30.000 licentieovereenkomsten Locatus.

Ad 1. Indicatief wordt € 400.000 begroot voor:

- Projectontwikkeling;
- Lidmaatschappen (*lidmaatschap Economic Board Zuid-Holland (EBZ*));
- Programma-overstijgende opgaven (Regiomonitor: jaarlijkse actualisering van een regionale dataset op het gebied van Economie en verkeer en vervoer. Ondersteuning Verstedelijkingsalliantie. Deze programma-overstijgende ondersteuning komt – in lijn met de door te belasten apparaatslasten – voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU middelen.

Ad 2. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015 (Bijdrageregeling EV) de bevoegdheid om binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting cofinanciering beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Tevens worden uit dit budget de samenwerkingsafspraken met InnovationQuarter bekostigd.

Ad 3. De MRDH heeft een licentieovereenkomst met Locatus voor het gebruiksrecht van databestanden. Verschillende gemeenten maken gebruik van deze licentieovereenkomst en worden voor hun aandeel doorbelast door de MRDH. Dit gemeentelijke aandeel wordt als budget toegevoegd aan de begroting.

***Directe kosten personeel***
Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat, met uitzondering van de overhead functies. De daling van het budget in 2020 ten opzichte van de begroting 2019 is het gevolg van een centralisatie van 2 fte bestuurszakenfuncties naar bureau Strategie & Bestuur, ten behoeve van de verdere stroomlijning en versteviging van het besluitvormingsproces. Daarnaast is rekening gehouden met cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead wordt de financiële dekking van de totale apparaatslasten toegelicht.

***Inwonerbijdrage***
De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2019 met € 0,10 (Kadernota MRDH Begroting 2020) naar € 2,68 per inwoner; voor 2020 is dat een totaalbedrag van € 6.341.000. Van die € 2,68 per inwoner wordt maximaal € 1,11 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,57 wordt ingezet voor de bekostiging van de programmaopgaven en de gemeentelijke projecten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Van de totale inwonerbijdrage van € 6.341.000, wordt € 1.406.400 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende

inwonerbijdrage van € 4.934.600 verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende bijdragen.

***Overige inkomensoverdrachten gemeenten***
Dit betreft het gemeentelijke aandeel in de licentieovereenkomst met Locatus. Zie ook de toelichting bij de lasten.

# Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

## *3.1 Algemene dekkingsmiddelen*

De MRDH begroting kent de volgende algemene dekkingsmiddelen:

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

**BDU**

Voor de bekostiging van haar regionaal verkeers- en vervoersbeleid (wettelijke taak) ontvangt de MRDH jaarlijks via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een conform de Uitvoeringsregeling BDU Verkeer en Vervoer vastgesteld deel van de zogenaamde Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer.
In onderstaande tabel zijn de geraamde te ontvangen jaarbedragen binnen de kaders van deze begroting opgenomen:

| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|
| 523.250.944 | 536.468.460 | 507.892.548 | 502.187.849 | 502.187.849 | 502.187.849 |

**Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat**

Het programma Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan toe te rekenen overhead wordt bekostigd uit een door de deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner op basis van het door het CBS vastgestelde inwonertal per gemeente op 1 januari van het voorgaande begrotingsjaar.
Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2020 € 2,68. Daarvan mag maximaal € 1,11 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten. De totale bijdrage voor 2020 is geraamd op € 6.341.000. In hoofdstuk 7 is een specificatie per gemeente opgenomen.

**Financiering**

De opbrengsten van de financieringsfunctie worden uitsluitend bepaald door de financiering ten behoeve van de OV-bedrijven, aan wie de MRDH één of meerdere concessies heeft verleend. De ontvangen rente wordt uitsluitend aangewend voor de bekostiging van de rente die de MRDH in dit kader moet betalen aan externe financiers. Daarnaast wordt aan voornoemde OV-bedrijven een marktconformiteits-opslag in rekening gebracht, die in eerste instantie wordt aangewend voor de vorming van een risicoreserve financieringen en daarna uitsluitend beschikbaar is voor de bekostiging van de programma's binnen de Vervoersautoriteit.
Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

## *3.2 Overhead*

Met ingang van de begroting 2018 dient de overhead apart inzichtelijk gemaakt te worden. In de programma's wordt alleen dat deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces. Dit is het gevolg van een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en heeft tot doel om de overhead inzichtelijker te maken en

organisaties onderling beter te kunnen vergelijken op hun uitgaven hieraan. De definitie van overhead volgens het BBV luidt “alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces”.

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

Het betreft hier zowel de personele als de materiële kosten.

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

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

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

Het niet meer toerekenen van de overhead aan de programma’s betekent niet dat de financiële dekking verandert. Het betreft alleen een andere manier van presenteren. De directe salariskosten van de medewerkers (inclusief management en secretariaat) van de Vervoersautoriteit worden net als voor de wijziging ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU. De directe salariskosten (inclusief management en secretariaat) van de medewerkers ten behoeve van het programma Economisch Vestigingsklimaat komen onveranderd ten laste van de inwonerbijdrage EV.

Net als in de Begroting 2019 wordt het relatieve formatiebudget van de beide directies gebruikt om de salariskosten van de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur en de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten door te belasten. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% Economisch Vestigingsklimaat versus 80% Vervoersautoriteit. 20% van deze kosten komt daarmee ten laste van de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% van deze kosten komt ten laste van de BDU. De doorbelasting van de centrale directiefunctie blijft bepaald op 50% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat / 50% BDU.

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

| Overhead (euro's) | Voorlopige Jaarrekening 2018 | Raming 2019 | Begroting 2020 | Begroting 2021 | Begroting 2022 | Begroting 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten:** | | | | | | |
| Personele overhead Va | 2.573.726 | 2.247.700 | 2.754.900 | 2.754.900 | 2.754.900 | 2.754.900 |
| Materiële overhead Va | 1.953.912 | 2.711.100 | 2.380.200 | 2.380.200 | 2.380.200 | 2.380.200 |
| | *4.527.638* | *4.958.800* | *5.135.100* | *5.135.100* | *5.135.100* | *5.135.100* |
| | | | | | | |
| Personele overhead EV | 717.877 | 680.200 | 811.400 | 811.400 | 811.400 | 811.400 |
| Materiële overhead EV | 484.356 | 677.800 | 595.000 | 595.000 | 595.000 | 595.000 |
| | *1.202.233* | *1.358.000* | *1.406.400* | *1.406.400* | *1.406.400* | *1.406.400* |
| | | | | | | |
| **Totaal lasten overhead** | **5.729.871** | **6.316.800** | **6.541.500** | **6.541.500** | **6.541.500** | **6.541.500** |
| | | | | | | |
| **Baten:** | | | | | | |
| Onttrekking fonds BDU | 4.527.638 | 4.572.600 | 5.135.100 | 5.135.100 | 5.135.100 | 5.135.100 |
| Inwonerbijdrage EV | 1.202.233 | 1.261.400 | 1.406.400 | 1.406.400 | 1.406.400 | 1.406.400 |
| | | | | | | |
| **Totaal baten overhead** | **5.729.871** | **5.834.000** | **6.541.500** | **6.541.500** | **6.541.500** | **6.541.500** |
| | | | | | | |
| **Resultaat voor reservemutaties** | **0** | **-482.800** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| | | | | | | |
| Bestemming resultaat jaarrekening 2017 | 482.800 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Toevoeging reserve interne kwaliteitsverhoging | -482.800 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Onttrekking reserve Interne kwaliteitsverhoging | | 482.800 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| **Resultaat** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |

De stijging van de personele overheadkosten in de begroting 2020 ten opzichte van de begroting 2019 bestaat uit enerzijds de (geschatte) cao stijging van de salarissen en anderzijds door een verschuiving van formatie. De totale formatie van de organisatie is gelijk gebleven. De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 4.5).

De daling in de materiële overhead in de begroting 2020 ten opzichte van de begroting 2019 bestaat uit incidentele uitgaven aan eenmalige software updates in 2019 (o.a. document management systeem en vergadersysteem). Deze uitgaven worden gedekt door een onttrekking aan de Reserve Interne Kwaliteitsverhoging.

### *3.3 Vennootschapsbelasting*

Per 1 januari 2016 zijn gemeenten, provincies, waterschappen (lokale overheden) en overige publiekrechtelijke instellingen mogelijk voor een deel van hun activiteiten belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (Vpb) voor zover zij hiermee een onderneming drijven. De MRDH is een gemeenschappelijke regeling en daarmee een publiekrechtelijke rechtspersoon en in beginsel dus (beperkt) vennootschapsbelastingplichtig. Er is sprake van een onderneming als cumulatief (de ondernemingstoets) voldaan wordt aan de volgende voorwaarden: een duurzame organisatie van kapitaal en arbeid, deelname aan het economische verkeer en met het oogmerk om winst te behalen. Indien voldaan wordt aan de voorwaarden van de ondernemingstoets zijn er nog vrijstellingen in de Vpb opgenomen die ervoor zorgen dat de activiteiten niet aan Vpb-heffing onderhevig zijn, zoals de vrijstelling overheidstaken en de vrijstelling samenwerkingsverbanden.

De MRDH heeft haar activiteiten voor het aangiftejaar 2016 in een in juni 2018 afgerond intern onderzoek fiscaal beoordeeld en daarin het standpunt ingenomen dat de onderkende (geclusterde) activiteiten uiteindelijk niet leiden tot Vpb-heffing. Met betrekking tot het winstoogmerk en de winstverwachting dient ervoor te worden gewaakt, dat er ook geen (deel)activiteiten worden ontwikkeld en uitgevoerd, waarmee structureel winst wordt behaald. Met betrekking tot de

concurrentiepositie staat vast dat de verkeer- en vervoerstaak bij wet is opgelegd en daarmee te kwalificeren is als een overheidstaak. Ook voor de taak economisch vestigingsklimaat geldt dat hiermee niet in concurrentie wordt getreden.

De Belastingdienst heeft aan de hand van de ingediende aangifte Vpb 2016 en vervolggesprekken nog aanvullende informatie opgevraagd. Hiermee is op dit moment nog niet vast komen te staan of en met welke mate er mogelijk sprake is van Vpb-heffing voor de activiteiten van de MRDH. Vooralsnog is daarom in de voorliggende begroting dan ook nog geen rekening gehouden met Vpb-heffing.

# Hoofdstuk 4 Paragrafen

## *4.1 Financiering*

*Treasuryfunctie en -beleid*

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

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

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

1. De financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET;
2. De in december 2017 nieuw ingestelde Verordening bussenleningen;
3. De geraamde overbesteding in de periode 2020-2021.

*Financiering railinvesteringen*

Eind 2016 heeft de MRDH besloten om de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en RET over te nemen, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 onder meer nagenoeg alle bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Hierdoor blijven, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoersopgave in onze regio.
Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet.

*Bussenleningen*
Het algemeen bestuur van de MRDH heeft na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen vastgesteld.
De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.
Voor elke verstrekte lening wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van minimaal 60 basispunten (afhankelijk van solvabiliteit vervoerder) over de uitstaande leningen ingezet.

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

*Overbesteding en financieringsbehoefte*
Volgens de in deze begroting opgenomen meerjarenramingen zijn de bestaande fondsen en inkomsten van de Vervoersautoriteit in de jaren 2020 en 2021 niet toereikend voor de geplande bestedingen voor de programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer in die jaren. Er is daarmee sprake van overbesteding. Deze overbesteding leidt in het meerjarenbeeld nog niet tot een daadwerkelijk liquiditeitstekort. De betalingen voor projecten ijlen immers altijd na, bijvoorbeeld in verband met de finale afrekening na verantwoording.

Samengevat wordt de financieringsbehoefte van de MRDH bepaald door de overgenomen financiering van de railinvesteringen en de financiering van de bussen, voor zover hiervoor door de MRDH leningen zullen worden aangetrokken.
In onderstaand overzicht is de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar opgenomen:

| **Financieringsbehoefte** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| OV-bedrijven | € 1.073.126.078 | € 1.018.008.259 | € 963.671.654 | € 909.634.745 | € 855.637.898 | € 801.640.281 |
| Overbesteding | - | - | - | - | - | - |
| **Totalen per jaar** | **1.073.126.078** | **1.018.008.259** | **963.671.654** | **909.634.745** | **855.637.898** | **801.640.281** |

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

| **Financieringsfunctie** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Lasten | | | | | | |
| Rente OV-bedrijven | € 16.186.998 | € 14.203.556 | € 12.264.133 | € 10.754.764 | € 9.590.004 | € 8.672.294 |
| Rente overbesteding | - | - | - | - | - | - |
| **Totaal** | 16.186.998 | 14.203.556 | 12.264.133 | 10.754.764 | 9.590.004 | 8.672.294 |
| | | | | | | |
| Baten | | | | | | |
| Rente OV-bedrijven | € 16.104.586 | € 14.203.556 | € 12.264.133 | € 10.754.764 | € 9.590.004 | € 8.672.294 |
| Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven | € 7.113.254 | € 7.633.732 | € 6.149.598 | € 5.757.807 | € 5.414.656 | € 5.044.855 |
| Te activeren rente overbesteding | - | | - | - | - | - |
| **Totaal** | 23.217.840 | 21.837.288 | 18.413.731 | 16.512.571 | 15.004.660 | 13.717.150 |
| | | | | | | |
| Resultaat voor reservemutaties | -7.030.842 | -7.633.732 | -6.149.598 | -5.757.807 | -5.414.656 | -5.044.855 |
| | | | | | | |
| Dotatie risicoreserve financieringen | 7.113.254 | 7.633.732 | 6.149.598 | 2.491.057 | - | - |
| | | | | | | |
| **Netto resultaat** | **82.412** | **-** | **-** | **-3.266.750** | **-5.414.656** | **-5.044.855** |

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

*Schatkistbankieren*

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

*Renterisicobeheer*

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

De renterisiconorm bedraagt voor 2020 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 143,6 miljoen. De MRDH voldoet aan deze norm:

| Renterisiconorm en renterisico's 2020-2023 | | | | *Bedragen x € 1.000* |
|---|---|---|---|---|
| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| 1a. Renteherziening op vaste schuld o/g | | | | |
| 1b. Renteherziening op vaste schuld u/g | | | | |
| 2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b) | - | | - | - |
| 3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld | 121.860 | 158.885 | 190.711 | 208.715 |
| 3b. Nieuwe verstrekte lange leningen | 121.860 | 158.885 | 190.711 | 208.715 |
| 4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b) | - | - | - | - |
| 5. Betaalde aflossingen | 122.630 | 102.260 | 97.020 | 83.200 |
| 6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5) | - | - | - | - |
| 7. Renterisico op vaste schuld (2+6) | - | - | - | - |
| **Renterisiconorm** | | | | |
| 8. Begrotingstotaal | 718.067 | 575.360 | 473.225 | 482.423 |
| 9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling | 20% | 20% | 20% | 20% |
| 10. Renterisiconorm (8 x 9) | 143.613 | 115.072 | 94.645 | 96.485 |
| **Toets renterisiconorm** | | | | |
| 10. Renterisiconorm | 143.613 | 115.072 | 94.645 | 96.485 |
| 7. Renterisico op vaste schuld | - | - | - | - |
| 11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7) | 143.613 | 115.072 | 94.645 | 96.485 |

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2020 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 59,5 miljoen. Aan deze norm wordt voldaan:

| Kasgeldlimiet 2020 | | | | | *Bedragen x € 1.000* |
|---|---|---|---|---|---|
| | | *kwartaal 1* | *kwartaal 2* | *kwartaal 3* | *kwartaal 4* |
| **Omvang korte schuld** | | | | | |
| Opgenomen gelden < 1 jaar | | - | - | - | - |
| Schuld rekening courant | | - | - | - | - |
| Gestorte gelden door derden < 1 jaar | | - | - | - | - |
| Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld | | - | - | - | - |
| Totaal netto vlottende schuld | | - | - | - | - |
| | | | | | |
| **Vlottende middelen** | | | | | |
| Contante gelden in kas | | - | - | - | - |
| Tegoeden in rekening courant | | 112.384 | 115.625 | 114.512 | 79.700 |
| Overige uitstaande gelden < 1 jaar | | | | | |
| Totaal vlottende middelen | | 112.384 | 115.625 | 114.512 | 79.700 |
| | | | | | |
| **Toets kasgeldlimiet** | | | | | |
| Totaal netto vlottende schuld (+) of overschot middelen (-) | | -112.384 | -115.625 | -114.512 | -79.700 |
| Toegestane kasgeldlimiet | | 58.881 | 58.881 | 58.881 | 58.881 |
| Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet | | 171.265 | 174.507 | 173.393 | 138.582 |
| | | | | | |
| Begrotingstotaal | € 718.067 | | | | |
| Percentage vastgesteld per ministeriele regeling | 8,20% | | | | |
| Kasgeldlimiet | € 58.881 | | | | |

### *4.2 Verbonden partijen*

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

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

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

Een partij die jaarlijks een subsidie ontvangt, waaraan geen andere financiële verplichtingen met een juridische afdwingbaarheid door derden verbonden zijn, is geen verbonden partij.
Verbonden partijen voeren meestal taken uit met een groot publiek belang. Ze leveren een forse bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelen.

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

| Naam | **HTM Personenvervoer N.V.** |
|---|---|
| Vestigingsplaats | Den Haag |
| Visie | Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio. |
| Openbaar behartigd belang | Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt. |
| Deelnemende partijen | De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV. |
| Rechtsvorm | Naamloze vennootschap |
| Bestuurlijk belang | Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. |
| Financieel belang | Deelneming in HTM Personenvervoer N.V. van € 1,- |
| Eigen vermogen | Per 31-12-2017: € 93.123.729 |
| Vreemd vermogen | Per 31-12-2017: € 453.246.677 |
| Financieel resultaat | Over 2017: € 5.175.530 |
| Risico’s | Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven. |
| Beleidsvoornemens | Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden. |
| Monitoring prestaties | Via aandeelhoudersvergaderingen. |
| Programma en activiteit | Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. |

| Naam | **RET N.V.** |
|---|---|
| Vestigingsplaats | Rotterdam |
| Visie | Door middel van zeggenschap in RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio. |
| Openbaar behartigd belang | Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt. |
| Deelnemende partijen | De andere aandelen van RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam. |
| Rechtsvorm | Naamloze Vennootschap |
| Bestuurlijk belang | Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. |
| Financieel belang | Deelneming in de RET van € 1.000,- |
| Eigen vermogen | Per 31-12-2017: € 168.171.000 |
| Vreemd vermogen | Per 31-12-2017: € 205.773.000 |
| Financieel resultaat | Over 2017: € 4.735.000 |
| Risico’s | Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven. |
| Beleidsvoornemens | Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam. |
| Monitoring prestaties | Via aandeelhoudersvergaderingen. |
| Programma en activiteit | Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. |

| Naam | **De Verkeersonderneming** |
|---|---|
| Vestigingsplaats | Rotterdam |
| Visie | De Verkeersonderneming heeft als doel het bereikbaar maken en houden van de Rotterdamse haven, stad en regio door o.a. het ontwikkelen en tot uitvoering brengen van innovatieve concepten. |
| Openbaar behartigd belang | Bereikbaarheid van de stad, regio en havengebied van Rotterdam. |
| Deelnemende partijen | De Verkeersonderneming wordt aangestuurd door de Stuurgroep en bijgestaan door de Raad van Advies.<br>De Stuurgroep bestaat uit het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat/RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de MRDH.<br>De Raad van Advies wordt gevormd door de vertegenwoordigers van relevante partners voor de bereikbaarheidsopgave van de Rotterdamse regio, die niet in de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd. Dit zijn Deltalinqs, TLN, EVO, VNO/NCW, MKB Rotterdam, de gemeente Nissewaard, de gemeente Krimpen aan den IJssel, de provincie Zuid-Holland, de politie en de RET. |
| Rechtsvorm | Stichting |
| Bestuurlijk belang | (Vice-)voorzitter bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is lid van de Stuurgroep. |
| Financieel belang | Een jaarlijkse bijdrage in de exploitatiekosten ad € 209.000 plus de bekostiging van één formatieplaats (€ 105.000). Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. |
| Eigen vermogen | Per 31-12-2016: € 249.519 |
| Vreemd vermogen | Per 31-12-2016: € 32.600.527 |
| Financieel resultaat | Over 2016: € 1.515 |
| Risico’s | Het risico bestaat dat de Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt beperkt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke gevallen goedkeuring van de Raad van Toezicht en de deelnemers van de Stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan. |
| Beleidsvoornemens | De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2020. |

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

### *4.3 Weerstandsvermogen en risico's*

*Het begrip 'weerstandsvermogen'*
Het financieel weerstandsvermogen van de MRDH is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt.
Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

*Risico's algemeen*
De mogelijke maatregelen om de risico's te beheersen en/of financieel te dekken zijn:
- risico's onder controle houden door stuur- en beheersmaatregelen (bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van de regelgeving);
- risico's kunnen financieel worden afgedekt door het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

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

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

De apparaatslasten voor het programma EV bedragen in deze begroting € 2,35 miljoen. 1/23 deel daarvan komt neer op een bedrag van circa € 102.000. Momenteel wordt het voorstel ‘Algemene regels voor uittreding uit de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014’ voorbereid. Daarnaast is er per 31 december 2018 nog weerstandcapaciteit beschikbaar in de vorm van een post onvoorzien binnen de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor een bedrag van € 78.000. In de tussentijd wordt geen aanpassing van de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat voorgesteld.

Weerstandsvermogen-ratio begroting 2020:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 178.000
Benodigde weerstandscapaciteit Economisch Vestigingsklimaat: € 102.000
Weerstandsvermogen ratio: 1,74 (ruim voldoende)

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

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

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

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve wordt net als in de begroting 2019 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen gemiddeld € 30 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 27 miljoen.

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden vanaf 2021 aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager. Voor de meerjarenprognose van de (her)financieringen is de bestaande verhouding tussen financiering en de boekwaarde van de activa voor het jaar 2018 gebruikt. Die bestaande verhouding bedraagt 0,77.

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

| **Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar** | **Jaarrekening 2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Financiering aan HTM, RET en EBS | € 1.073.126.078 | € 953.243.869 | € 841.811.659 | € 750.749.450 | € 664.927.240 | € 592.925.030 |
| Prognose (her)financieringen | | € 64.764.390 | € 121.859.995 | € 158.885.295 | € 190.710.658 | € 208.715.251 |
| Boekwaarde MVA HTM, RET en EBS | € 1.392.896.353 | € 1.321.354.518 | € 1.250.826.682 | € 1.180.687.847 | € 1.110.601.012 | € 1.040.513.177 |
| | | | | | | |
| Economische waarde MVA (65% boekwaarde) | € 823.484.341 | € 785.090.740 | € 813.037.344 | € 767.447.101 | € 721.890.658 | € 676.333.565 |
| Dekkingstekort economische waarde versus financiering | € 249.641.737 | € 232.917.519 | € 150.634.310 | € 142.187.644 | € 133.747.241 | € 125.306.717 |
| Weging risico | 8% | 8% | 8% | 8% | 8% | 8% |
| Netto/gewogen risico | € 27.896.583 | € 18.633.402 | € 12.050.745 | € 11.375.012 | € 10.699.779 | € 10.024.537 |
| Netto/gewogen risico (ondergrens € 27 miljoen) | € 27.000.000 | € 27.000.000 | € 27.000.000 | € 27.000.000 | € 27.000.000 | € 27.000.000 |
| | | | | | | |
| Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief | € 3.612.359 | € 10.725.613 | € 18.359.345 | € 24.508.943 | € 27.000.000 | € 27.000.000 |
| | | | | | | |
| In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar | € 7.113.254 | € 7.633.732 | € 6.149.598 | € 5.757.807 | € 5.414.656 | € 5.044.855 |
| | | | | | | |
| Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar | € 17.170.970 | € 8.640.655 | € 2.491.057 | € - | € - | € - |
| | | | | | | |

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

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2020:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Financiering OV bedrijven: € 24.508.943
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven: € 27.000.000
Weerstandsvermogen ratio: 0,91 (matig)

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

Overbesteding is in deze begroting daadwerkelijk aan de orde in de jaren 2020 en 2021.

*Beleidsnota*
Tegelijk met de besluitvorming rond de begroting 2020 wordt de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen behandeld. Relevante onderdelen uit deze beleidsnota zijn verwerkt in deze paragraaf weerstandsvermogen.

*Kengetallen*
Kengetallen zijn getallen die een verhouding uitdrukken tussen bepaalde onderdelen van de in de jaarrekening opgenomen balans en/of resultatenrekening.
Conform het BBV dienen de volgende kengetallen in de begroting te worden opgenomen:

| Kengetal | Jaarrekening 2018 | Begroting 2019 | Begroting 2020 |
|---|---|---|---|
| Netto schuldquote | 129,3% | 128,7% | 175,1% |
| Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen | -3,8% | -2,5% | -1,7% |
| Solvabiliteitsratio | 1,1% | 1,8% | 2,6% |
| Grondexploitatie | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Structurele exploitatieruimte | 1,3% | 1,0% | 0,8% |
| Belastingcapaciteit | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |

<u>Opmerkingen</u>
De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor de MRDH niet van toepassing.

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

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

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

Het kengetal structurele exploitatieruimte geeft inzicht in welke mate de structurele lasten gedekt zijn door structurele baten. Dit is van belang om te beoordelen welke structurele ruimte de MRDH heeft om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of structurele daling

van de lasten daarvoor nodig is. Een positief percentage betekent dat incidentele lasten deels uit structurele middelen worden gedekt. Een negatief percentage betekent dat structurele lasten deels uit incidentele baten worden gedekt. De in de tabel weergegeven percentages betekenen dat de structurele lasten van de MRDH tenminste volledig worden gedekt door structurele baten.

### *4.4 Onderhoud kapitaalgoederen*

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

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

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

De volgende materiële vaste activa met economisch nut worden lineair afgeschreven in:
a. maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
b. maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
c. 5 jaar: telefooninstallaties;
d. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
e. 10 jaar: kantoormeubilair.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met maatschappelijk nut
De volgende materiële vaste activa met maatschappelijk nut worden lineair afgeschreven in:
a. Maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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

*Bedrijfsgebouw Westersingel*
Eind oktober 2017 is de nieuwe huisvesting van de MRDH aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar.
Ten behoeve van de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag geïnvesteerd van € 1.230.000. Deze investering wordt in 10 jaar afgeschreven.
De MRHD is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en heeft daartoe contracten afgesloten met gespecialiseerde marktpartijen.

| Kapitaallast | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bedrijfsgebouw | | € 123.750 | € 123.750 | € 123.750 | € 123.750 | € 123.750 |

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

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT hardware in drie jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in 7 jaar.
De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het noodzakelijke onderhoud van deze activa en heeft dit uitbesteed aan meerdere gespecialiseerde marktpartijen.

| Investering | Investeringsbedrag | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Meubilair | € 505.000 | € 252.000 | € 232.000 | € 21.000 | € - | € - |
| | | | | | | |
| **Kapitaallast** | | | | | | |
| Meubilair | | € 12.600 | € 36.800 | € 49.450 | € 50.500 | € 50.500 |

| Kapitaallast | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Overige materiële vaste activa | | € 82.997 | € 67.915 | € 45.978 | € 39.123 | € 39.123 |

*Personenbussen voor het openbaar vervoer*
De MRDH heeft 10 aardgasbussen in eigendom, die sinds augustus 2017 aan een OV-bedrijf worden verhuurd voor een periode van twee jaar. De gegarandeerde restwaarde van die voertuigen bedraagt na afloop van voornoemde huurperiode € 25.000 per bus. De jaarlijkse afschrijving op deze bussen is daarop aangepast en deze restwaarde is ultimo 2018 bereikt. In 2019 zal verkoop van de bussen plaatsvinden. Tot aan het moment van verkoop is de huurder is verantwoordelijk voor het onderhoud van deze bussen.

| Kapitaallast | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Personenbussen | | € - | € - | € - | € - | € - |

*Haltevoorzieningen*
Conform de overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn. abri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen hieraan en het beheer en onderhoud hiervan zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in 5 jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten

worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM.
De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2018 bedraagt € 3.390.437.

| Kapitaallast | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Haltevoorzieningen | | € 2.030.862 | € 1.382.680 | | | |

*Gronden*

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

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

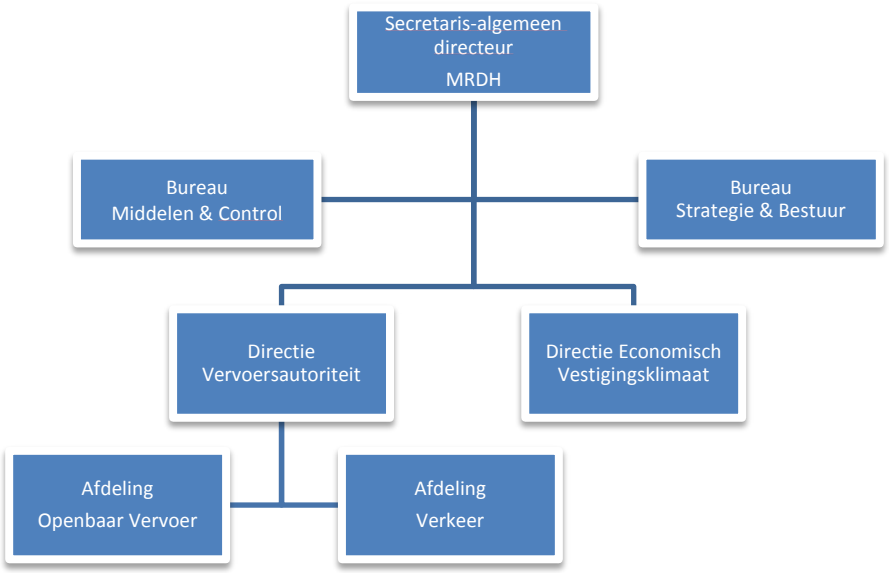
Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

### *4.5 Bedrijfsvoering*

*MRDH-organisatie*

De MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Alle lijntaken van de MRDH zijn ondergebracht in de directie Vervoersautoriteit (met de afdelingen Verkeer en Openbaar vervoer) en de directie Economisch Vestigingsklimaat. Alle stafzaken van de MRDH zijn centraal op concernniveau georganiseerd binnen de bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur.

Schematisch is dit als volgt weer te geven:




*Secretaris-algemeen directeur*
De secretaris-algemeen directeur geeft integraal leiding aan de MRDH-organisatie en is het eerste aanspreekpunt voor het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. Deze inzet wordt onveranderd gelijkelijk toebedeeld aan de beide directies en komt daarmee voor 50% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 50% ten last van de BDU Verkeer en Vervoer.

*Vervoersautoriteit (Va)*
Binnen de directie Vervoersautoriteit staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De directeur Vervoersautoriteit heeft de eindverantwoordelijkheid over twee afdelingen: Verkeer en Openbaar Vervoer. De dagelijkse leiding van deze afdelingen ligt bij twee managers. De Vervoersautoriteit telt 52 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU Verkeer en Vervoer. Het aantal fte in de begroting 2020 is gedaald ten opzichte van de begroting 2019. Financiële en bestuurszaken functies zijn overgeheveld naar bureau Middelen & Control respectievelijk bureau Strategie & Bestuur.

*Economisch Vestigingsklimaat (EV)*
De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat ligt bij de directeur EV. Dit organisatieonderdeel telt 10 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat. Het aantal fte in de begroting 2020 is gedaald ten opzichte van de begroting 2019. De functie bestuurszaken is overgeheveld naar bureau Strategie & Bestuur.

*Bureaus Middelen & Control en Strategie & Bestuur*
De MRDH heeft twee bureaus op concernniveau voor de uitvoering van stafzaken: bureau Middelen & Control (BMC) en bureau Strategie & Bestuur (BSB). BMC omvat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control, informatiebeheer en facilitaire zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie en onderzoek, bestuurs- en directieadvisering en -ondersteuning, communicatie/public affairs, juridische zaken en HRM. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is 27,6 fte. Het aantal fte overhead in de begroting 2020 is gestegen ten opzichte van de begroting

2019. De stijging heeft een tweetal redenen. De bestuurszaken functies van de Vervoersautoriteit (2 fte) en Economisch Vestigingsklimaat (2 fte) zijn, ten behoeve van de verdere stroomlijning en versteviging van het besluitvormingsproces, overgeheveld naar bureau Strategie & Bestuur. En 2 fte financiële functies van de Vervoersautoriteit zijn overgeheveld naar bureau Middelen & Control aangezien het zwaartepunt van deze werkzaamheden/verantwoordelijkheden ligt op het vlak van Planning en Control. De totale formatie van de organisatie is gelijk gebleven. De salarissen van de medewerkers komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU Verkeer en Vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 2,68 (prijspeil 2020) wordt conform de afspraken (kadernota MRDH begroting 2020) maximaal € 1,11 (prijspeil 2020) ingezet voor apparaatslasten.

Voor de salarislasten volgt de MRDH de cao gemeenten. De huidige cao betreft de periode 1 mei 2017 tot 1 januari 2019 en is reeds verwerkt in de begroting 2019. Voor het jaar 2020 wordt rekening gehouden met een stijging van 2,9% in aansluiting met de macro economische verkenning 2019 (MEV 2019) van september 2018 van het Centraal Planbureau.

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

| **Onderdeel** | **Fte's 2019** | **Fte's 2020** | **Begroting 2020** |
|---|---|---|---|
| Secretaris-algemeen directeur | 0,8 | 0,8 | 145.000 |
| Bureau Middelen & Control | 10,6 | 12,6 | 1.069.900 |
| Bureau Strategie & Bestuur | 11 | 15 | 1.478.600 |
| Directie Vervoersautoriteit | 5 | 3 | 354.100 |
| Afdeling Verkeer | 26 | 25 | 2.405.700 |
| Afdeling Openbaar vervoer | 25 | 24 | 2.259.400 |
| Economisch vestigingsklimaat | 12 | 10 | 1.174.200 |
| | | | |
| ***Totalen*** | ***90,4*** | ***90,4*** | ***8.886.900*** |

* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten

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

| | | | Kostenverdeling | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | BDU verkeer en vervoer | | | Inwonerbijdrage EV | | |
| **Onderdeel** | **fte's** | **Kosten** | **Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer** | **Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer** | **Overhead BDU** | **Programma economisch vestigings-klimaat** | **Overhead inwoner-bijdrage EV** | **verdeelsleutels** |
| *Personele apparaatslasten* | | | | | | | | |
| Secretaris-algemeen directeur | 0,8 | 145.000 | | | 72.500 | | 72.500 | 50/50 |
| BMC en BSB | 27,6 | 2.548.500 | | | 2.038.800 | | 509.700 | 80/20 |
| Vervoersautoriteit | 52,0 | 5.019.200 | 3.032.500 | 1.343.100 | 643.600 | | | 100 |
| Economisch Vestigingsklimaat | 10,0 | 1.174.200 | | | | 945.000 | 229.200 | 100 |
| *Totaal personele apparaatslasten* | 90,4 | 8.886.900 | | | | | | |
| *Materiële apparaatslasten* | | 2.975.200 | | | 2.380.200 | | 595.000 | 80/20 |
| **Totalen** | | **11.862.100** | **3.032.500** | **1.343.100** | **5.135.100** | **945.000** | **1.406.400** | |

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

# Hoofdstuk 5 Financiële begroting

## *5.1 Overzicht baten en lasten*

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

| Programmabegroting 2020 (euro's) | Voorlopige Jaarrekening 2018 | Raming 2019 | Begroting 2020 | Begroting 2021 | Begroting 2022 | Begroting 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Lasten per programma* | | | | | | |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer | 403.981.740 | 423.402.148 | 422.554.578 | 404.922.709 | 397.343.840 | 395.219.905 |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer | 185.385.949 | 333.969.393 | 284.006.738 | 158.931.028 | 64.375.160 | 75.697.366 |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat | 4.141.953 | 4.831.100 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 |
| Overhead | 5.729.871 | 6.316.800 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 |
| Onvoorzien | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Totaal** | **599.239.513** | **768.519.441** | **718.067.416** | **575.359.838** | **473.225.100** | **482.423.371** |
| *Baten per programma* | | | | | | |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer | 411.094.994 | 431.035.881 | 428.704.176 | 407.413.766 | 397.343.840 | 395.219.905 |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer | 185.385.949 | 333.969.393 | 284.006.738 | 158.931.028 | 64.375.160 | 75.697.366 |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat | 4.964.575 | 4.831.100 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 |
| Overhead | 5.729.871 | 5.834.000 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 |
| **Totaal** | **607.175.389** | **775.670.373** | **724.217.014** | **577.850.894** | **473.225.100** | **482.423.371** |
| Resultaat voor reservemutaties | 7.935.876 | 7.150.932 | 6.149.598 | 2.491.057 | 0 | 0 |
| Bestemming resultaat jaarrekening 2017 | 482.800 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Onttrekking aan reserves | 0 | 482.800 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Toevoeging aan reserves | -8.418.676 | -7.633.732 | -6.149.598 | -2.491.057 | 0 | 0 |
| **Resultaat** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar wordt verwezen naar hoofdstuk 2, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering).

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

| Begroting 2020 per taakveld (euro's) | Voorlopige Jaarrekening 2018 | Raming 2019 | Begroting 2020 | Begroting 2021 | Begroting 2022 | Begroting 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Lasten per taakveld* | | | | | | |
| 2.1 Verkeer en vervoer | 127.050.675 | 227.075.211 | 205.647.506 | 123.108.798 | 61.162.160 | 60.097.366 |
| 2.5 Openbaar vervoer | 446.130.016 | 516.092.774 | 488.649.677 | 429.990.175 | 390.966.836 | 402.147.610 |
| 0.5 Treasury | 16.186.998 | 14.203.556 | 12.264.133 | 10.754.764 | 9.590.004 | 8.672.294 |
| 3.1 Economische ontwikkeling | 4.141.953 | 4.831.100 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 |
| 0.4 Overhead | 5.729.871 | 6.316.800 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 |
| 0.8 Overige baten | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal | 599.239.513 | 768.519.441 | 718.067.416 | 575.359.838 | 473.225.100 | 482.423.371 |
| *Baten per programma* | | | | | | |
| 2.1 Verkeer en vervoer | 127.050.675 | 227.075.211 | 205.647.506 | 123.108.798 | 61.162.160 | 60.097.366 |
| 2.5 Openbaar vervoer | 446.130.016 | 516.092.774 | 488.649.677 | 426.723.425 | 385.552.180 | 397.102.755 |
| 0.5 Treasury | 23.300.252 | 21.837.288 | 18.413.731 | 16.512.571 | 15.004.660 | 13.717.150 |
| 3.1 Economische ontwikkeling | 4.964.575 | 4.831.100 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 | 4.964.600 |
| 0.4 Overhead | 5.729.871 | 5.834.000 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 | 6.541.500 |
| Totaal | 607.175.389 | 775.670.373 | 724.217.014 | 577.850.894 | 473.225.100 | 482.423.371 |
| **Resultaat voor reservemutaties** | **7.935.876** | **7.150.932** | **6.149.598** | **2.491.057** | **0** | **0** |
| Bestemming resultaat jaarrekening 2017 | 482.800 | | | | | |
| Onttrekking aan reserves | 0 | 482.800 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Toevoeging aan reserves | -8.418.676 | -7.633.732 | -6.149.598 | -2.491.057 | 0 | 0 |
| **Resultaat** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |

Lasten en baten van het taakveld Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 3.2.
De gespecificeerde toevoeging aan reserves betreft de toevoeging aan de risicoreservering financieringen, zoals toegelicht in hoofdstuk 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

### *5.2 Overzicht incidentele baten en lasten*

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

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

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

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

| Incidentele baten en lasten (euro's) | Voorlopige Jaarrekening 2018 | Begroting 2019 | Begroting 2020 | Begroting 2021 | Begroting 2022 | Begroting 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Lasten per programma*** | | | | | | |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer | 0 | 701.505 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer | 81.789.913 | 105.885.037 | 108.911.329 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat | 269.672 | 7.631 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Overhead | 0 | 482.800 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| **Totaal** | 82.059.585 | 107.076.973 | **108.911.329** | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| ***Baten per programma*** | | | | | | |
| 1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer | 0 | 701.505 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer | 81.789.913 | 105.885.037 | 108.911.329 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Economisch Vestigingsklimaat | 288.380 | 7.631 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Overhead | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| **Totaal** | 82.078.293 | 106.594.173 | **108.911.329** | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| Resultaat voor reservemutaties | 18.708 | -482.800 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| Onttrekking aan reserves | 0 | 482.800 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Toevoeging aan reserves | -8.418.676 | -7.633.732 | -6.149.598 | -2.491.057 | 0 | 0 |
| | | | | | | |
| **Resultaat** | -8.399.968 | -7.633.732 | **-6.149.598** | -2.491.057 | 0 | 0 |

*Exploitatie verkeer en openbaar vervoer*
Incidentele baat en last betreft voornamelijk (€ 0,5 miljoen) de kosten van de omleiding buslijnen vanwege afsluiting maastunnel. Rotterdam vergoedt deze incidentele extra concessiebijdrage. De verwachting is dat dit tot en met 2019 aan de orde is.

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

| Incidentele bijdragen van mede-overheden aan projecten (euro's) | Raming 2019 | Begroting 2020 | Begroting 2021 | Begroting 2022 | Begroting 2023 |
|---|---|---|---|---|---|
| *Incidentele baten* | | | | | |
| Actieprogramma Regionaal OV (AROV) | 5.704.699 | 5.704.699 | 0 | 0 | 0 |
| Beter benutten | 4.300.964 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bestuursovereenkomst Blankenburgverbinding | 3.136.000 | 20.219.701 | 0 | 0 | 0 |
| Korte termijn aanpak | 3.500.000 | 3.826.034 | 0 | 0 | 0 |
| Rotterdamse baan | 77.865.711 | 77.452.759 | 0 | 0 | 0 |
| Sebastiaansbrug | 11.377.663 | 1.708.136 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | |
| **Totaal** | **105.885.037** | **108.911.329** | **0** | **0** | **0** |

*Economisch Vestigingsklimaat*
De incidentele baten en lasten in 2018 en 2019 betreffen het project “nul op de meter”(E=0). Dit project maakt onderdeel uit van het Europese Interreg programma en behelst de begeleiding van verenigingen van eigenaren (VvE’s) binnen de particuliere woningvoorraad naar het nemen van duurzaamheidsmaatregelen. In 2019 wordt dit project afgerond.

### *5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting*

*Inleiding*
De begroting 2020 is opgesteld overeenkomstig het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) provincies en gemeenten.
Materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. De afschrijvingen zijn lineair en overeenkomstig de in de Financiële verordening opgenomen percentages berekend.
De geraamde baten en lasten zijn toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben, ongeacht of zij tot ontvangsten en uitgaven in het jaar hebben geleid. Rijksbijdragen zijn geraamd volgens het principe van Single Information Single Audit op basis van het baten- en lastenstelsel.

*Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid*
<u>Financiering OV-bedrijven</u>
Op grond van een daartoe eind 2016 genomen besluit is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 onder meer nagenoeg alle bestaande leningen en borgstellingen overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Hierdoor blijft, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoersopgave in onze regio.
Daarnaast heeft het algemeen bestuur van de MRDH na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen vastgesteld.
De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

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

Overbesteding

De kaders voor overbesteding binnen de programma's van de Vervoersautoriteit zijn conform de wettelijke vereisten. Concreet betekent dit dat overbestedingstekorten zijn gelimiteerd op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren.
De voorliggende begroting 2020 laat een overbestedingstekort zien voor de jaren 2020 en 2021, maar laat vanaf 2022 weer een positief saldo zien. Deze voldoet daarmee aan het hiervoor genoemde kader. Een verdere toelichting op de overbesteding is opgenomen in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

*Geprognosticeerde balanscijfers 2020*

Onderstaande geprognosticeerde balans is opgenomen ten behoeve van de berekening van het EMU-saldo (zie hierna) en de voorgeschreven kengetallen in hoofdstuk 4.3.

**Geprognosticeerde balans**

| ACTIVA | 31-12-2020 | 31-12-2019 | Voorlopige Jaarrekening 2018 | PASSIVA | 31-12-2020 | 31-12-2019 | Voorlopige Jaarrekening 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Vaste activa** | | | | **Vaste passiva** | | | |
| **Materiële vaste activa** | **1.487.249** | **2.881.476** | **5.106.581** | **Eigen vermogen** | **28.661.989** | **22.512.391** | **15.361.457** |
| Machines, apparaten en installaties | 0 | 1.382.680 | 3.390.437 | Reserve weerstandsvermogen EV | 100.000 | 100.000 | 100.000 |
| Vervoermiddelen | 0 | 0 | 250.000 | Egalisatiereserve EV (incl. res. bestemming) | 4.053.045 | 4.053.045 | 4.053.045 |
| Bedrijfsgebouwen | 804.087 | 927.837 | 1.051.587 | Risicoreserve financieringen | 24.508.944 | 18.359.346 | 10.725.613 |
| Overige materiële vaste activa | 683.163 | 570.960 | 414.557 | Reserve interne kwaliteitsverhoging | 0 | 0 | 482.799 |
| **Financiële vaste activa** | **963.672.655** | **1.018.009.260** | **1.083.148.954** | **Passiva met een rentetypische** | | | |
| Financiering regionale OV-bedrijven (u/g) | 963.671.654 | 1.018.008.259 | 1.073.126.078 | **looptijd van één jaar of langer** | **963.671.654** | **1.018.008.259** | **1.074.182.479** |
| Beleggingen | 0 | 0 | 10.021.875 | Financiering regionale OV-bedrijven (o/g) | 963.671.654 | 1.018.008.259 | 1.073.104.167 |
| Deelnemingen | 1.001 | 1.001 | 1.001 | Garantiesom abri's | 1.078.312 | 1.078.312 | 1.078.312 |
| **Totaal vaste activa** | **965.159.904** | **1.020.890.736** | **1.088.255.535** | **Totaal vaste passiva** | **992.333.643** | **1.040.520.650** | **1.089.543.936** |
| **Vlottende activa** | | | | **Vlottende passiva** | | | |
| **Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar** | **53.578.604** | **157.178.318** | **272.559.262** | **Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan één jaar** | **12.000.000** | **12.000.000** | **11.970.000** |
| Rekening-courant 's Rijks schatkist | 4.578.604 | 108.178.318 | 223.295.384 | Crediteuren | 12.000.000 | 12.000.000 | 11.970.000 |
| Debiteuren | 3.000.000 | 3.000.000 | 3.073.168 | Belastingen | | 0 | 0 |
| Belastingen | 46.000.000 | 46.000.000 | 46.190.710 | | | | |
| **Overlopende activa** | **87.289.391** | **87.289.391** | **87.444.088** | **Overlopende passiva** | **105.694.256** | **216.837.796** | **350.744.899** |
| Nog te ontvangen rijksuitkering BDU | 2.568.948 | 0 | 0 | Fondsen | 0 | 103.599.714 | 218.716.780 |
| Nog te ontvangen bedragen overig | 18.000.000 | 18.000.000 | 18.154.697 | Te betalen kosten | 105.394.256 | 112.938.082 | 131.728.132 |
| Vooruitbetaalde kosten | 69.289.391 | 69.289.391 | 69.289.391 | Vooruitontvangen bedragen | 300.000 | 300.000 | 299.987 |
| **Liquide middelen** | **4.000.000** | **4.000.000** | **3.999.950** | | | | |
| Banksaldi | 4.000.000 | 4.000.000 | 3.999.950 | | | | |
| **Totaal vlottende activa** | **144.867.995** | **248.467.709** | **364.003.300** | **Totaal vlottende passiva** | **117.694.256** | **228.837.796** | **362.714.899** |
| | | | | | | | |
| **Totaal** | **1.110.027.899** | **1.269.358.445** | **1.452.258.835** | **Totaal** | **1.110.027.899** | **1.269.358.445** | **1.452.258.835** |

*EMU-saldo*

De voorgeschreven berekening van het EMU-saldo is voor de jaren 2019 t/m 2021 opgenomen in de volgende tabel.

| Omschrijving | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|
| Exploitatiesaldo **vóór** toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves | 6.762.346 | 5.418.438 | 3.398.850 |
| Afschrijvingen ten laste van de exploitatie | 2.250.209 | 1.611.145 | 219.178 |
| Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd | -252.000 | -232.000 | -21.000 |
| | | | |
| **Berekend EMU-saldo** | **8.760.555** | **6.797.583** | **3.597.028** |

*Arbeidskostengerelateerde verplichtingen*
De verschuldigde bedragen wegens vakantietoeslag, eindejaars- en levensloopuitkeringen worden sinds de verplichte invoering van het Individueel Keuzebudget vanaf 2017 geheel toegerekend aan het begrotingsjaar, waarin zij zijn verschuldigd.
In de begroting 2020 zijn geen bedragen opgenomen en/of gereserveerd voor niet opgenomen vakantie- en verlofrechten.
Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2020 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2020.
De MRDH is aangesloten bij het bedrijfstakpensioenfonds Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Er zijn geen aanvullende pensioenverplichtingen anders dan door hogere premies.

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

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

*Reserves*
Het verloop van de reserves in de periode 2018 t/m 2023 is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen.

# Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2018-2023

| Omschrijving | Voorlopige jaarrekening 2018 | Raming toevoeging 2019 | Raming onttrekking 2019 | Raming saldo 31-12-2019 | Raming toevoeging 2020 | Raming onttrekking 2020 | Raming saldo 31-12-2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Reserves* | | | | | | | |
| Reserve weerstandsvermogen EV | 100.000 | 0 | 0 | 100.000 | 0 | 0 | 100.000 |
| Egalisatiereserve EV | 4.053.045 | 0 | 0 | 4.053.045 | 0 | 0 | 4.053.045 |
| Reserve interne kwaliteitsverhoging | 482.799 | 0 | 482.799 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Risicoreserve financieringen | 10.725.613 | 7.633.733 | 0 | 18.359.346 | 6.149.598 | 0 | 24.508.944 |
| | | | | | | | |
| *Subtotaal reserves* | *15.361.457* | *7.633.733* | *482.799* | *22.512.391* | *6.149.598* | *0* | *28.661.989* |
| | | | | | | | |
| *Fondsen* | | | | | | | |
| BDU | 218.716.781 | 536.468.460 | 651.585.528 | 103.599.714 | 507.892.548 | 614.061.210 | -2.568.948 |
| | | | | | | | |
| *Subtotaal fondsen* | *218.716.781* | *536.468.460* | *651.585.528* | *103.599.714* | *507.892.548* | *614.061.210* | *-2.568.948* |
| | | | | | | | |
| **TOTAAL-GENERAAL** | **234.078.238** | **544.102.193** | **652.068.327** | **126.112.104** | **514.042.146** | **614.061.210** | **26.093.041** |

| Omschrijving | Raming toevoeging 2020 | Raming onttrekking 2021 | Raming saldo 31-12-2021 | Raming toevoeging 2022 | Raming onttrekking 2022 | Raming saldo 31-12-2022 | Raming toevoeging 2023 | Raming onttrekking 2023 | Raming saldo 31-12-2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Reserves* | | | | | | | | | |
| Reserve weerstandsvermogen EV | 0 | 0 | 100.000 | 0 | 0 | 100.000 | 0 | 0 | 100.000 |
| Egalisatiereserve EV | 0 | 0 | 4.053.045 | 0 | 0 | 4.053.045 | 0 | 0 | 4.053.045 |
| Reserve interne kwaliteitsverhoging | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Risicoreserve financieringen | 2.491.057 | 0 | 27.000.000 | 0 | 0 | 27.000.000 | 0 | 0 | 27.000.000 |
| | | | | | | | | | 0 |
| *Subtotaal reserves* | *2.491.057* | *0* | *31.153.045* | *0* | *0* | *31.153.045* | *0* | *0* | *31.153.045* |
| | | | | | | | | | 0 |
| *Fondsen* | | | | | | | | | 0 |
| BDU | 502.187.849 | 548.757.144 | -49.138.243 | 502.187.849 | 445.639.262 | 7.410.345 | 502.187.849 | 456.125.042 | 53.473.151 |
| | | | | | | | | | 0 |
| *Subtotaal fondsen* | *502.187.849* | *548.757.144* | *-49.138.243* | *502.187.849* | *445.639.262* | *7.410.345* | *502.187.849* | *456.125.042* | *53.473.151* |
| | | | | | | | | | |
| **TOTAAL-GENERAAL** | **504.678.906** | **548.757.144** | **-17.985.197** | **502.187.849** | **445.639.262** | **38.563.390** | **502.187.849** | **456.125.042** | **84.626.197** |

Toelichting staat van reserves en fondsen

*Reserve weerstandsvermogen EV*
Zie de toelichting in hoofdstuk 4.3.

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

*Reserve interne kwaliteitsverhoging*
Deze reserve is in 2018 gevormd en is bestemd voor noodzakelijke investeringen in ICT (o.a. door de voorgenomen overgang naar een nieuwe provider), de inrichting van een geïntegreerde projectadministratie en de automatisering en digitalisering van meerdere werkprocessen. De verwachting is dat deze reserve eind 2019 volledig zal zijn besteed.

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

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

# Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2020 een bijdrage in het kader van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat (EV). In onderstaande tabel zijn de bijdragen per gemeente opgenomen:

| **Gemeente** | **Aantal inwoners per 01-01-2019 (*)** | **Bijdrage per inwoner** | **Totaal inwonerbijdrage 2020** |
|---|---|---|---|
| Albrandswaard | 25.292 | 2,68 | 67.783 |
| Barendrecht | 48.688 | 2,68 | 130.484 |
| Brielle | 17.184 | 2,68 | 46.053 |
| Capelle aan den IJssel | 66.822 | 2,68 | 179.083 |
| Delft | 103.217 | 2,68 | 276.622 |
| Den Haag | 537.988 | 2,68 | 1.441.808 |
| Hellevoetsluis | 40.041 | 2,68 | 107.310 |
| Krimpen aan den IJssel | 29.353 | 2,68 | 78.666 |
| Lansingerland | 61.617 | 2,68 | 165.134 |
| Leidschendam-Voorburg | 75.405 | 2,68 | 202.085 |
| Maassluis | 32.786 | 2,68 | 87.866 |
| Midden-Delfland | 19.401 | 2,68 | 51.995 |
| Nissewaard | 84.797 | 2,68 | 227.256 |
| Pijnacker-Nootdorp | 54.321 | 2,68 | 145.580 |
| Ridderkerk | 46.255 | 2,68 | 123.963 |
| Rijswijk | 53.486 | 2,68 | 143.342 |
| Rotterdam | 644.527 | 2,68 | 1.727.332 |
| Schiedam | 78.094 | 2,68 | 209.292 |
| Vlaardingen | 72.455 | 2,68 | 194.179 |
| Wassenaar | 26.189 | 2,68 | 70.187 |
| Westland | 108.576 | 2,68 | 290.984 |
| Westvoorne | 14.628 | 2,68 | 39.203 |
| Zoetermeer | 124.947 | 2,68 | 334.858 |
| **Totaal** | **2.366.069** | | **6.341.065** |

(*) bron: CBS StatLine. Info van 11-03-2019.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2019 met € 0,10 (Kadernota MRDH begroting 2020) naar € 2,68 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2020 € 6,3 miljoen en wordt voor € 4,9 miljoen verantwoord als baten ter dekking van de lasten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (*Wat mag het kosten?* hoofdstuk 2.3.2). Daarnaast wordt ter dekking van de kosten van overhead ten behoeve van het versterken van het Economisch Vestigingsklimaat (hoofdstuk 3.2) € 1,4 miljoen ingezet.

## Hoofdstuk 8 Besluit

De Begroting 2020 vast te stellen, de in de programma’s opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van het meerjarenbeeld 2021-2023;

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 12 juli 2019

de secretaris,

de voorzitter,

Ahmed Aboutaleb

## Bijlage 1 Indicatoren

In het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is bij ministeriële regeling een set van verplichte beleidsindicatoren vastgesteld. De insteek van deze set is dat de hiervoor benodigde informatie met een zo gering mogelijke inspanning beschikbaar is (via de website Waarstaatjegemeente.nl). Met ingang van 29 december 2018 is in de ministeriële regeling, ten opzichte van de MRDH begroting 2019, een aantal indicatoren komen te vervallen, waaronder de indicatoren voor het taakveld Verkeer en Vervoer. Voor het taakveld Economie maken de volgende indicatoren onderdeel uit van de regeling: ‘Functiemenging’ en ‘Vestigingen (van bedrijven)’. Voor de MRDH begroting wordt ervan uitgegaan dat de deelnemende gemeenten zelf verantwoording afleggen over de indicatoren voor het taakveld Economie, omdat dit geen wettelijke taak betreft van de MRDH. In de MRDH begroting worden wel de verplichte indicatoren met betrekking tot bestuur/bedrijfsvoering opgenomen. Zie hiervoor onderstaande tabel.

| # | Taakveld | Indicator | Periode | Waarde B2020 | Waarde B2019 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0. Bestuur en ondersteuning | Formatie | 2020 | 0,038 fte per 1000 inwoners | 0,039 fte per 1.000 inwoners |
| 2 | 0. Bestuur en ondersteuning | Bezetting | 1 januari 2019 | 0,035 fte per 1000 inwoners | 0,034 fte per 1.000 inwoners |
| 3 | 0. Bestuur en ondersteuning | Apparaatskosten | 2020 | € 5,01 per inwoner | € 4,89 per inwoner |
| 4 | 0. Bestuur en ondersteuning | Externe inhuur | 2018 | 5,8% van de totale loonsom | 11,78% van de totale loonsom |
| 5 | 0. Bestuur en ondersteuning | Overhead | 2020 | 0,91% van de totale lastenbegroting | 0,78% van de totale lastenbegroting |

Ad 1) In de begroting 2020 bedraagt de formatie 90,4 Fte. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2019 2.366.069 (zie hoofdstuk 7).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2019 bedraagt 83,8 Fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de MRDH en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2019 2.366.069 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3) De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2020 € 11.862.100 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de MRDH bedraagt per 1 januari 2019 2.366.069 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4) de totale loonsom bedroeg in 2018 € 8.052.162. De externe inhuur bedroeg in 2018 € 470.367. Voor 49% betreft deze inhuur medewerkers van de MRDH gemeenten.

Ad 5) In de begroting 2020 bedraagt de overhead € 6.541.500 (zie 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 718.067.416 (zie 1.3 Financiën).

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

# Bijlage 2
# Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2020

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

# Bijlage 2
# Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2020

## Inhoudsopgave


1. Inleiding, achtergronden en kaders ..... 3
   1.1 Inleiding ..... 3
   1.2 Van beleid naar uitvoering ..... 3
   1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden ..... 4
   1.4 Werkgebied van de Vervoersautoriteit ..... 5
2. Financiële samenvatting ..... 6
3. Programma's ..... 7
   3.1 Integrale programma's ..... 8
   3.2 Programma's Openbaar Vervoer ..... 9
   3.3 Programma's Autoverkeer ..... 12
   3.4 Programma's Fiets- en ketenmobiliteit ..... 14
   3.5 Programma's ITS en innovatie ..... 15
4. Infrastructuurprojecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid ..... 16
   4.1 Verkenningen ..... 17
   4.2 Planstudies ..... 30
   4.3 Uitwerkingen ..... 32
   4.4 Realisatie ..... 36

Bijlagen ..... 50

Bijlage A Grote projecten ..... 51
Bijlage B1 Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger ..... 52
Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2019 ..... 61
Bijlage B3 Kleine projecten: aanvragen in behandeling per 1 februari 2019 ..... 65
Bijlage C Korte Termijn Aanpak 2019 (KTA 2019) ..... 66
Bijlage D: Automated Vehicles Last Mile (AVLM) ..... 68
Bijlage E: R-net ..... 69
Bijlage F: ITS-projecten ..... 70
Bijlage G: Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland ..... 71
Bijlage H In 2018 afgesloten projecten ..... 72
Bijlage I Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking ..... 75
Bijlage J Afkortingenlijst ..... 76

# 1. Inleiding, achtergronden en kaders

## *1.1 Inleiding*

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

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is de concrete uitwerking van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. De begroting is op basis van de voortgang van werkzaamheden, de bijlagen van het IPVa blijven gestoeld op het te verwachten kasritme. Hiermee beogen we duidelijkheid te verschaffen aan subsidie-aanvragers of er al een voorschot is aangevraagd en wat de omvang is van de resterende financiële verplichting.
Het IPVa beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden: in de vorm van te verlenen subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Hiervoor zijn de 23 gemeenten en de provincie Zuid-Holland geconsulteerd.

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

In hoofdstuk 4 zijn de grote en bijzondere OV- en wegenprojecten per fase omschreven: van verkenning via planstudie en uitwerking naar realisatie. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit besluit per project of en wanneer een project naar een volgende fase kan.
De kleine projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa compact en leesbaar blijft. Er is voor het programma Kleine projecten en voor enige andere programma's een kwalitatieve omschrijving in hoofdstuk 5 opgenomen.

## *1.2 Van beleid naar uitvoering*

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

Na de vaststelling van de UAB zijn deze eisen verder geconcretiseerd en worden in 2019 samen met de gemeenten uitgewerkt tot concrete maatregelen. Er zijn programma's opgesteld voor:
- Implementatie R-net;
- Automated Vehicles Last Mile;

- Intelligente Transport Systemen;
- Korte Termijn Aanpak 2019.

In 2019 volgen nog programma's met een scope voor:
- Metropolitaan fietsnetwerk;
- Versnelling tram;
- Ketenmobiliteit, waaronder stallingsvoorzieningen voor fietsen en auto's;
- $CO_2$-reductie;
- Korte Termijn Aanpak 2020-2021.

In de UAB is een pakket aan maatregelen voorgesteld voor de periode 2016-2025, verdeeld over beleidsvelden en projecten. De voor het IPVa relevante projecten van de UAB zijn geactualiseerd naar de stand per januari 2019 op status/fasering en verwerkt in hoofdstuk 4. In bijlage J zijn de beleidsuitwerkingen kort weergegeven.

## *1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden*

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

Naast de UAB, heeft het IPVa een basis in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 en de bijbehorende Uitvoeringsregeling. Het IPVa is één van de onderleggers voor het Regionaal Investeringsprogramma.

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

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

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

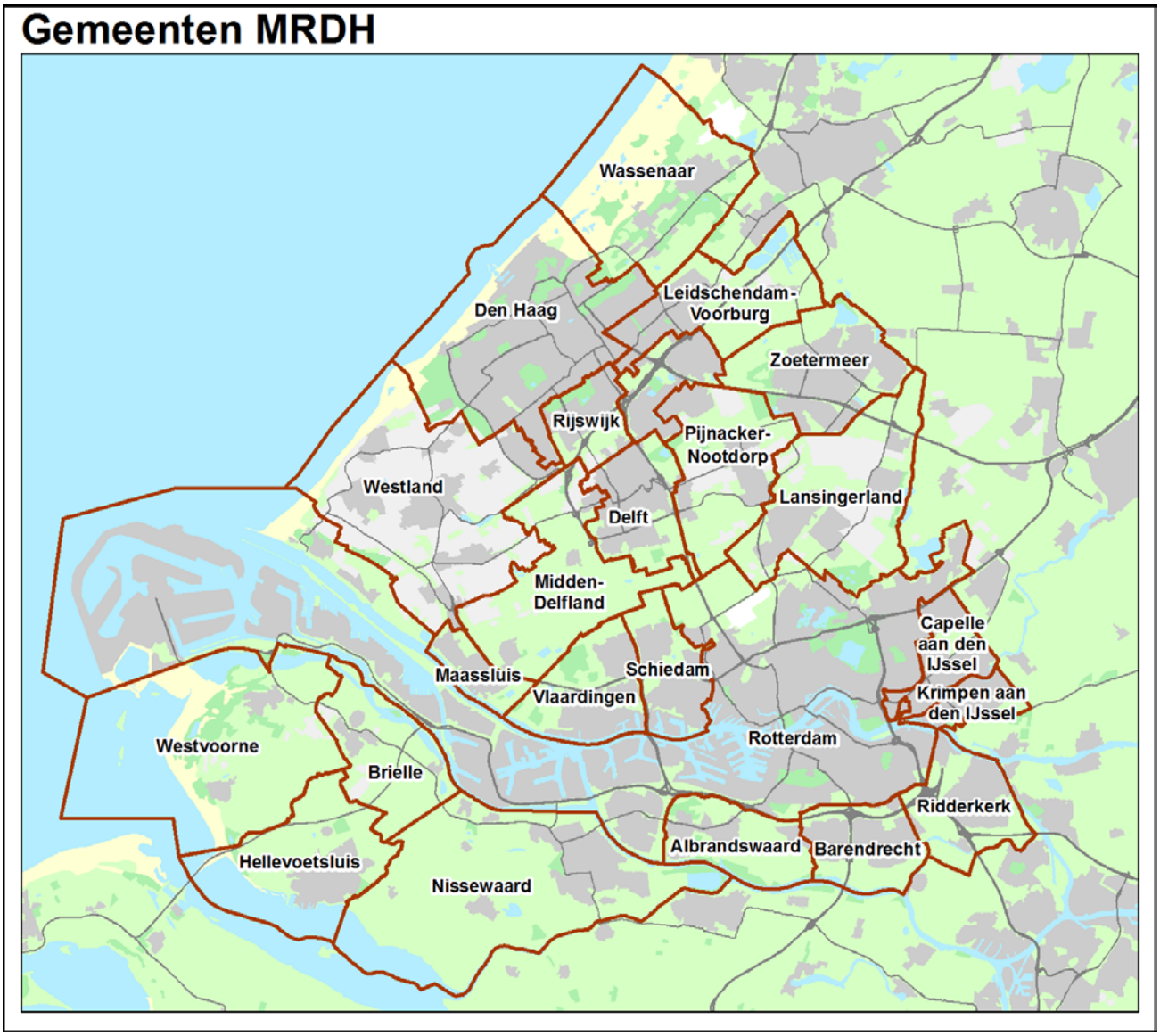
<u>Uitwerkingsfase:</u> Voor het project heeft de MRDH een aanmelding van de wegbeheerder getoetst en opgenomen in het IPVa. De planning is tot 1 à 2 jaar nauwkeurig. Het project kan eventueel afvallen als blijkt dat er (nog) geen of onvoldoende geld beschikbaar is om het project uit te voeren en af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

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

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

## *1.4 Werkgebied van de Vervoersautoriteit*

De geografische grenzen en gemeenten zijn op onderstaand kaartje aangegeven.



# 2. Financiële samenvatting

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage, de zogenaamde Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Om te bepalen of er over een looptijd van vier jaar voldoende middelen voorhanden zijn om alle kosten te dekken, wordt in de begroting een aanname gedaan voor het programma Kleine projecten op basis van de bestedingen in voorgaande jaren. Voor de gehele regio hanteren we voor 2020 een bestedingsbudget van € 30 miljoen voor kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidiegrens van € 5 miljoen subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor overige projecten. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en kleine OV-projecten komen. In het budget zijn ook de reserveringen begrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden opgedragen.

Binnen de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van het ministerie van IenW in het kader van het MIRT (gebiedsprogramma) en nog lopende bijdragen voor programma's als het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.
Daarnaast kunnen er ook bijdragen van mede-overheden of derden via de MRDH worden ingezet. In dit IPVa zal dat alleen zichtbaar zijn wanneer het relevant is voor de programma's waar budget voor wordt gevoteerd. Afgeronde subsidieprogramma's waar geen subsidie meer uitvloeit, worden niet meer vermeld.

Voor het IPVa 2020 gelden de volgende randvoorwaarden:
- binnen het jaarlijkse budget voor Kleine projecten is er geen aparte oormerking voor fiets- en ketenmobiliteit, educatie, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur en openbaar vervoer;
- als er ruimte ontstaat binnen enig programma omdat een subsidie niet wordt aangevraagd of lager wordt beschikt, dan blijft deze financiële ruimte gedurende het jaar beschikbaar voor het betreffende programma;
- door de jaren heen kan er tijdelijk sprake zijn van overbesteding van BDU middelen. Daardoor kan het saldo van het fonds BDU in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, onder de restrictie van een positief saldo na uiterlijk drie jaar, gevolgd door tenminste drie achtereenvolgende jaren met een positief saldo.

# 3. Programma’s

Een programma is een geheel van samenhangende projecten, dat op een bepaald beleidsterrein van het verkeer- en vervoerbeleid uit de UAB betrekking heeft. Een programma wordt opgenomen in het IPVa nadat de bestuurscommissie Vervoersautoriteit besloten heeft tot het instellen van het betreffende programma.
Een programma hoeft niet automatisch van een budget te zijn voorzien. Voorwaarden voor het instellen van een programmabudget zijn een besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit inclusief een dekkingsvoorstel dat past binnen de begroting welke door het AB wordt vastgesteld.

Er zijn ook diverse samenwerkingsprogramma’s. Een samenwerkingsprogramma is een geheel van projecten gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst van MRDH met meerdere partijen met als doel het realiseren van een bepaalde beleidsdoelstelling passend binnen de UAB. Een voorbeeld daarvan is de korte termijn aanpak 2019, waarbij een kortlopend programma in uitvoering is in samenwerking met het ministerie van IenW en de provincie Zuid-Holland.

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

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

## *3.1 Integrale programma's*

***Korte Termijn Aanpak 2019-2022***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : BO-MIRT |
| Top-eis | : |
| Thema | : |
| Planning | : Uitvoering 2019-2022 |
| Investering | : € 150 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : 4 x € 10 miljoen |
| Rol MRDH | : Trekker, subsidieverlener |

De Korte Termijn Aanpak (KTA) is een van het Gebiedsprogramma 'Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag'. De KTA bevat korte-termijn maatregelen die een bijdrage leveren aan doelen en opgaven van het gebiedsprogramma. Voor de periode 2019 – 2022 is een pakket van circa € 150 miljoen samengesteld met input van gemeenten en andere regionale partijen. Tussen Rijk en de MRDH afspraken zijn gemaakt over inhoud en bijdragen voor 2019. Dit programma vindt u terug in de bijlagen als KTA 2019.

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

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

Om de samenhang binnen het pakket inzichtelijk te maken zijn door Rijk en regio de initiatieven gekoppeld aan de verschillende gebieden en verdeeld over de thema's OV, fiets, auto, logistiek en gedrag. Tegelijkertijd streven Rijk en regio naar inzet op versterking van het OV- en fietsnetwerk in relatie tot verstedelijking.
Er is ook ruimte voor gedragsmaatregelen, waarvan de praktische uitvoering is belegd bij twee uitvoeringsorganisaties: de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland. Slimme bereikbaarheidsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting wordt mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement) en door technische maatregelen (dynamisch verkeersmanagement).

## *3.2 Programma's Openbaar Vervoer*

***Versnelling tram Den Haag en Rotterdam***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Gebiedsprogramma MIRT, Slim en Schoon naar Scheveningen, OV Plan Den Haag schaalsprong 2040, OV plan Rotterdam 2040, Systeemknoppen OV, Kadernota OV, jaarlijkse vervoerplannen |
| Top-eis | : Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, $CO_2$-reductie |
| Thema | : Reistijdverkorting, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering |
| Planning | : Verkenning gereed 2019. Realisatiefase korte termijnmaatregelen t/m 2022 |
| Investering | : Nader te bepalen |
| Bijdrage MRDH | : Nader te bepalen (deels via KTA) |
| Rol MRDH | : Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag c.q. RET en Rotterdam |

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

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

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

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

Door het aanbrengen van semi-transparant glas in de bestuurderscabine zal de trambestuurder minder worden afgeleid of interactie hebben met passagiers, met als gewenst resultaat een bevordering van de rijtijd en betrouwbaarheid.

In de exploitatie kan worden gedacht aan een alternatieve dienstregeling: bijvoorbeeld een onderscheid in lokale- en express-diensten, of hoogfrequent/spoorboekloos rijden.

***Inframaatregelen NRR en AROV (Den Haag en omgeving)***

Aanleiding :
Top-eis : Concurrerende economie
Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Planning : Gereed in 2019
Investering : € 256.660.487
Bijdrage MRDH : € 227.307.914
Rol MRDH : Subsidieverlener

---

Netwerk RandstadRail (NRR) heeft als doel bij te dragen aan een zeer goede OV-bereikbaarheid in de regio Den Haag. De opgave is om het gebruik van openbaar vervoer met 40% te laten groeien tot 2020 ten opzichte van 2010. Deze reizigersgroei is mede mogelijk door de inzet van nieuw, breder trammaterieel.
Het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) heeft als doel het OV sneller te maken door knelpunten weg te nemen of trajecten te stroomlijnen. NRR en AROV zijn met elkaar verweven.
De meeste van de haltes van de tramlijnen 2, 9, 11, 15 en 17 zijn gereed gemaakt voor dat bredere materieel en hebben een comfortabele inrichting en actuele reisinformatie gekregen. Het grootste deel van de projecten ligt binnen de gemeente Den Haag, daarom is er met de gemeente en HTM een structurele samenwerking voor al deze projecten ingericht.



***R-Net***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : OV plannen 2040 Rotterdam, Den Haag, tussengebied; Gebiedsprogramma MIRT |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, efficiënt en rendabel |
| Thema | : Reistijdverkorting, kwaliteitsverbetering |
| Planning | : Uitvoering 2019 -2024 |
| Investering | : € 6,5 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : € 5,8 miljoen (dekking vanuit exploitatie) |
| Rol MRDH | : Trekker, subsidieverlener voor fietsvoorzieningen |

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

- Spijkenisse – Hellevoetsluis (start dienstregeling december 2018)
- Spijkenisse – Brielle (start dienstregeling december 2018)
- Rodenrijs metro – Zoetermeer Centrum West (medio 2019)
- Rodenrijs metro – Bleiswijk – Zoetermeer – Lansingerland (medio 2019)
- Den Haag Leyenburg – Naaldwijk – Schiedam (medio 2019)
- Station Delft – Zoetermeer Centrum West (medio 2019)

De aanpassing van de haltes en reisinformatie en het organiseren van doorstromingsmaatregelen bekostigt de MRDH door de in de exploitatie gereserveerde budgetten te kapitaliseren. Voor de jaren 2018 en 2019 is daar een voorstel voor ingediend; voor de jaren 2020 en later wordt dit geregeld in de begroting 2020. Het aanpassen en vergroten van de capaciteit van fietsvoorzieningen verzorgt de wegbeheerder met 50% subsidie van de MRDH.



## *3.3 Programma's Autoverkeer*

***Aansluitingen HWN/OWN***

Aanleiding : Gebiedsprogramma DBRDH-KTA
Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen
Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid
Planning : Uitvoering 2019 -2040
Investering : € 6 miljoen t/m 2022
Bijdrage MRDH : € 1,5 miljoen t/m 2022 (opgenomen in Kleine Projecten)
Rol MRDH : Trekker aansluitingenprogramma en Subsidieverlener voor projecten

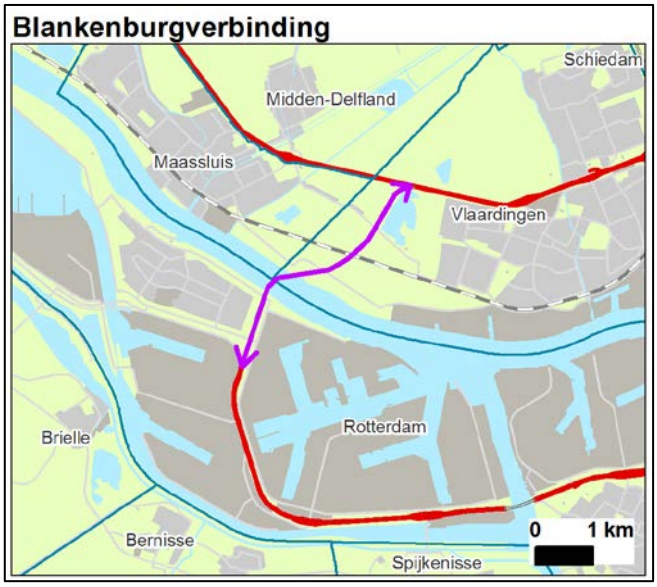
Het aansluitingenprogramma HWN (Hoofdwegennet)-OWN (Onderliggend wegennet) richt zich op het verbeteren van het samenhangend netwerk, door maatregelen te treffen aan de op- en afritten van en naar de rijkswegen waar reeds knelpunten spelen dan wel op (korte) termijn knelpunten worden voorzien. Voor de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

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

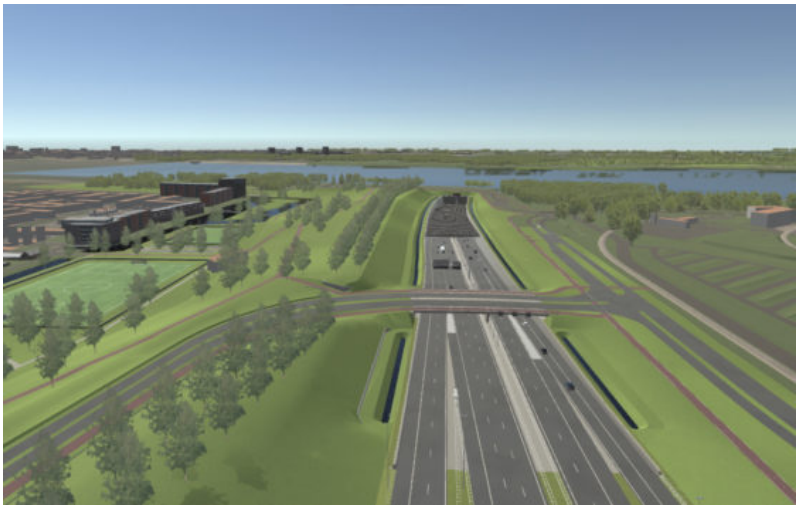
Verdere besluitvorming over uitwerking en realisatie is voorbehouden binnen het programma.

***Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)***

Aanleiding :
Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Planning : Gereed in 2024
Investering : € 1 miljard (circa)
Bijdrage MRDH : € 5,45 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener




Rijkswaterstaat legt de Blankenburgverbinding aan: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg. De tunnel komt ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Door de regionale en lokale partijen is een Kwaliteitsprogramma opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door onder meer het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook gaat het programma over extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken. Dit programma wordt uitgevoerd onder de naam Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland.
Het ministerie van I&W draagt € 22,7 miljoen bij aan het programma, plus € 3 miljoen aan het BTW-compensatiefonds. Dit bedrag wordt toegevoegd aan de BDU-uitkering aan de MRDH en door de MRDH aan de partijen versterkt. Vanuit haar reguliere BDU verstrekt de MRDH ook bijdragen aan enkele projecten, waaronder de reeds aangelegde ongelijkvloerse kruising Marathonweg. Deze bijdragen zijn opgenomen in de projectenlijst kleine en grote projecten.



## *3.4 Programma's Fiets- en ketenmobiliteit*

***Metropolitane fietsroutes***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : UAB, Gebiedsprogramma MIRT |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, Concurrerende economie, netwerkeisen fiets |
| Thema | : Capaciteitsvergroting, reistijdverkorting, verkeersveiligheid, kwaliteitsverbetering |
| Planning | : Planstudie gereed 2019, daarna gefaseerde uitvoering |
| Investering | : € 250 miljoen 2020-2030 |
| Bijdrage MRDH | : Subsidie 50%: € 125 miljoen |
| Rol MRDH | : Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener |

De MRDH hanteert een regionaal basisnetwerk voor fietspaden waarvan gewenst is dat het voldoet aan de standaard CROW-eisen. Een deel daarvan moet worden opgewaardeerd tot een hoogwaardig niveau om de bereikbaarheid van toplocaties en arbeidsplaatsen te verbeteren: deze fietspaden hebben een intensiteit van meer dan 1.500 fietsers per etmaal en noemen we de Metropolitane fietsroutes. In de vergadering van januari 2018 heeft de BCVa zes prioritaire Metropolitane fietsroutes aangewezen.

Een belangrijk aspect van deze fietsroutes betreft de realisatie van fietsviaducten en fietstunnels om grote infrastructuur ongelijkvloers te kunnen passeren. Per route worden samen met de gemeenten uitwerkingen gestart, waarna de gemeenten de afzonderlijke projecten gaan uitvoeren:

- Naaldwijk – Maassluis – Schiedam - Rotterdam Centrum
- Pijnacker – Nootdorp - Den Haag Vlietpassage – Den Haag Holland Spoor
- Zoetermeer – Voorburg - Den Haag
- Zoetermeer – Lansingerland - Rotterdam
- Delft - Lansingerland - Rotterdam
- Verlengde Velostrada



## *3.5 Programma's ITS en innovatie*

***Automated Vehicles Last Mile***

Aanleiding :
Top-eis : Concurrerende economie,
Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase : Verkenning tot en met realisatie
Planning : 2019 - 2024
Investering : € 37miljoen
Bijdrage MRDH : € 15 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener

---

Het Innovatienetwerk Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM) is een samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en ondernemers in de regio, gericht op economische en technologische innovatie in automatisch vervoer en verbetering van de bereikbaarheid en efficiëntie van het vervoerssysteem. Het Innovatienetwerk stimuleert, faciliteert en onderneemt activiteiten op het gebied van automatisch vervoer, met als einddoel de toepassing daarvan. Het Innovatienetwerk AVLM richt zich op collectief vervoer en collectieve last mile oplossingen.
De doelstelling van het Innovatienetwerk AVLM is de regio te ontwikkelen tot een internationaal toonaangevend onderzoeks- en praktijkgebied. Dat doen we door het realiseren van AV-vervoersoplossingen én het creëren van een innovatieve test- en research-omgeving voor automatisch rijden. Het Innovatienetwerk AVLM verbindt en brengt innovatie van idee, via onderzoek, simulaties en labtesten naar praktijktesten uiteindelijk tot operationele toepassing in het vervoerssysteem van de regio Rotterdam Den Haag.
De MRDH stimuleert deze ontwikkelingen door subsidies te verlenen aan acht projecten, welke in de bijlagen zijn beschreven.



# 4. Infrastructuurprojecten Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

***Openbaar vervoer***
De onderzoeken van de MRDH in het kader van de UAB bevestigen de conclusies uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag, dat het openbaar vervoer in toenemende mate de drager is van het versterken van de agglomeratiekracht van de metropoolregio. Vergroting van de capaciteit, verhoging van de snelheid en verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer is daarom van cruciaal belang. Dit moet plaatsvinden in samenhang met binnenstedelijke verstedelijking en locatieontwikkeling en mobiliteitstransitie.

***Wegenstructuur***
Op korte termijn wordt veel geïnvesteerd in uitbreiding van het wegennet in de MRDH. De nadruk ligt daarom de komende tijd op het beter benutten van het samenhangende wegennet. Tegelijk is het noodzakelijk dat we ons oriënteren op de ontwikkeling op lange termijn in relatie met verstedelijking en de mobiliteitstransitie ($CO_2$-reductie).

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

## *4.1 Verkenningen*

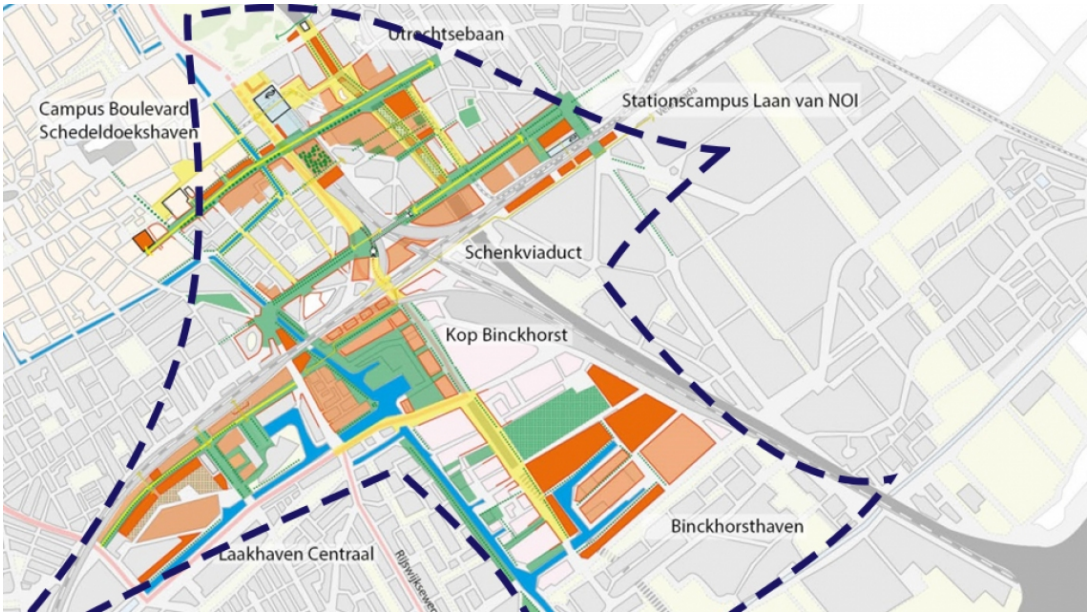
***MIRT verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID/Binckhorst***

Aanleiding : Gebiedsprogramma MIRT, OV plan Schaalsprong Den Haag 2040
Top-eis : Concurrerende economie, Kansen voor mensen, duurzame regio
Thema : Verstedelijking, reistijdverkorting, capaciteitsvergroting, $CO_2$-reductie
Fase: : Verkenning
Planning : Verkenning gereed eind 2019, realisatie 1e fase no regretpakket 2020-2025
Investering : Circa € 419 miljoen (no regret € 137 miljoen)
Bijdrage MRDH : Indicatie € 63 miljoen
Rol MRDH : Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Den Haag

De centrale doelstelling voor deze MIRT-verkenning is het ontwikkelen van een voorkeursalternatief voor de adaptieve ontwikkeling van het gebied Central Innovation District (CID)– Binckhorst, in combinatie met de versnelling van het OV in Den Haag en de regio en de oplossing van NMCA-knelpunten in het OV in het gebied. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de versterking van de agglomeratiekracht, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, kansen voor mensen en opgaven ten aanzien van duurzaamheid en klimaat en aan de mobiliteitstransitie in de regio Rotterdam Den Haag.

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

De verwachte doorlooptijd van de verkenning is twee jaar. Naar verwachting kan op basis van de verkenning een voorkeursbesluit worden genomen begin 2020. De denkrichting van het no-regret pakket is naar maatregelen voor langzaam verkeer en de realisatie van een hoogwaardig openbaar vervoer-verbinding door het gebied, met meest waarschijnlijke variant een tramverbinding en als voorloper een bus.



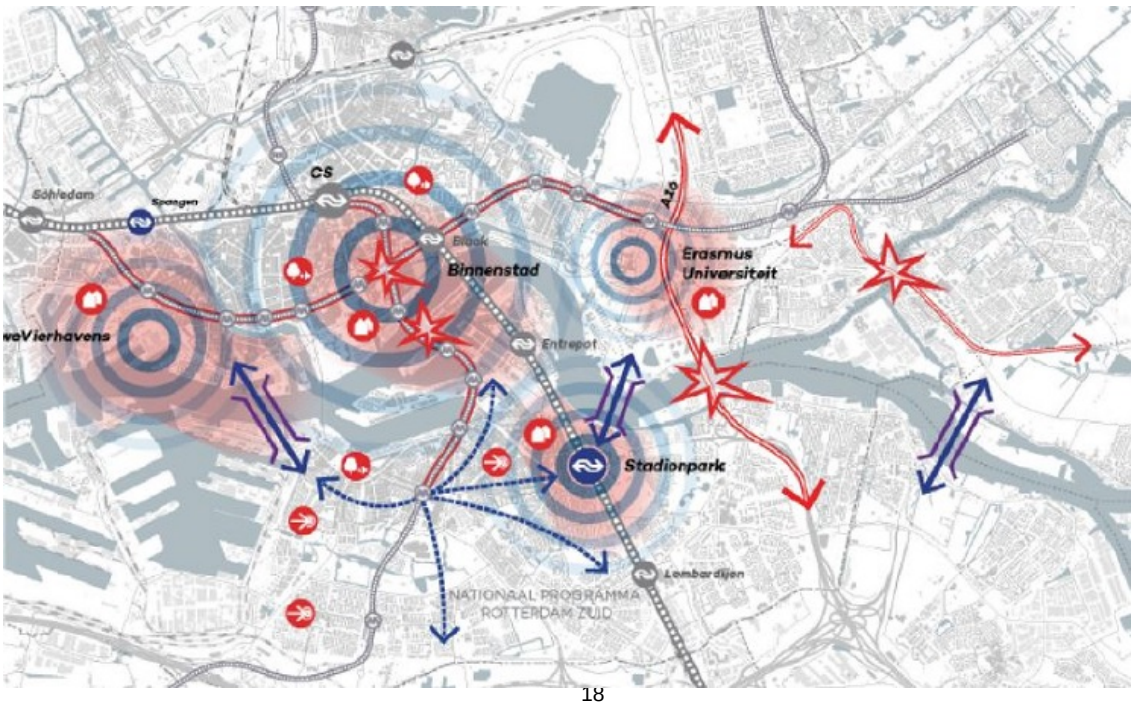
***MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam, inclusief benuttingspakket***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Gebiedsprogramma MIRT, OV plan Rotterdam 2040 |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, Concurrerende Economie, CO2 reductie |
| Thema | : Verstedelijking, Reistijdverkorting, Capaciteitsvergroting |
| Fase: | : Verkenning |
| Planning | : Verkenning 2020, Realisatie 2024-2028 |
| Investering | : “meest voor de hand liggende variant” is € 640 miljoen inclusief € 43 miljoen korte termijnmaatregelen |
| Bijdrage MRDH | : Indicatie circa € 100 miljoen |
| Rol MRDH | : Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Rotterdam |

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

De verkenning richt zich op mogelijkheden in het oostelijk deel van de Rotterdamse regio om de (multimodale) bereikbaarheid te verbeteren door o.a. het realiseren van een extra oeververbinding. Andere zaken die in de verkenning worden meegenomen zijn de kansen voor verstedelijking en toplocaties, kansen voor mensen in met name Rotterdam Zuid en de stedelijke leefkwaliteit. Concrete onderzoekpunten zijn het benuttingspakket voor de Algeracorridor, de mogelijkheden voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in de Maastunnel en maatregelen op de A16 ten zuiden van de Brienenoord. De meest voor de hand liggende variant bestaat uit een multimodale oeververbinding, een HOV-verbinding Kralingse Zoom-Zuidplein, een nieuw station Stadionpark en het nemen van maatregelen op de A16.

De MIRT verkenning is gericht op de nadere uitwerking van bereikbaarheidsmaatregelen om vervolgens te komen tot een voorkeursalternatief en besluitvorming daarover. De verwachte doorlooptijd van de MIRT verkenning Oeververbinding regio Rotterdam is ca. 1,5 tot 2 jaar, dus tot eind 2020. Rijk en regio hebben samen € 480 miljoen euro gereserveerd voor deze maatregelen.



***Werkplaats Metropolitaan OV, verstedelijking en economie***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Gebiedsprogramma MIRT, Verstedelijkingsalliantie |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel, Concurrerende economie |
| Thema | : Reistijdverkorting, Capaciteitsvergroting |
| Fase | : Verkenning |
| Planning | : Producten in 2019 en 2020 |
| Investering | : Viersporigheid Delft-Schiedam geschat op € 500 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : Nader te bepalen |
| Rol MRDH | : Ondersteunen als een van de partners in het gebiedsprogramma MIRT |

Het doel van de Werkplaats Metropolitaan OV is vanuit breed inzicht in de maatschappelijke kosten en baten te komen tot een adaptieve ontwikkelstrategie voor het Metropolitaan OV in combinatie met (afspraken over) verstedelijking en economische ontwikkeling. Daarbij worden de verschillende elementen in samenhang uitgewerkt zoals het verbeteren van de robuustheid van het OV-systeem, snellere verbindingen, frequentieverhogingen, meerwaarde van meer stations/haltes, goede aansluitingen, afstemming tussen stedelijk, regionaal en nationaal OV (inclusief last mile) en het optimaliseren van de aansturing en exploitatie.

De ontwikkelstrategie richt zich zowel op de uitwerking van de lange termijn ambitie als op korte termijn maatregelen OV, en doet aanbevelingen voor het verbinden van lange en korte termijn. De ontwikkelstrategie moet onzekerheden, afhankelijkheden en beslismomenten in de schaalsprong OV inzichtelijk maken en handelingsperspectief bieden aan ambtenaren en bestuurders. Er worden in ieder geval strategieën ontwikkeld voor het om gaan met onzekerheden op het gebied van ruimte en verstedelijking, innovatieve vervoeroplossingen en budgettaire kaders.

De ontwikkelstrategie richt zich op de toekomst van de Oude Lijn (de spoorlijn Leiden – Den Haag – Delft –Rotterdam- Dordrecht), de E-lijn en andere belangrijke regionale lijnen zoals de Konings- en Leijenburgcorridor in Den Haag en het metronetwerk in Rotterdam. De ideeën voor verdere ontwikkeling van de Oude Lijn tot 2040 bevat als elementen frequentie, stations, technische varianten, fasering, bekostigingsopties. De vraagstukken omtrent viersporigheid Delft-zuid-Schiedam en circa vijf nieuwe stations (Stadionpark, entrepot, van Nelle, Kethel, Rijswijk Zuid) maken hier deel van uit. Deze ideeën zijn ook input voor het landelijke Toekomstbeeld OV.

***MIRT Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Gebiedsprogramma MIRT |
| Top-eis | : Concurrerende economie/netwerkeis wegennet |
| Thema | : Betrouwbaarheid |
| Fase | : Verkenning |
| Planning | : Besluit over mobiliteitsopgaven in het BO MIRT van najaar 2019. |
| Investering | : Nader te bepalen |
| Bijdrage MRDH | : Nader te bepalen |
| Rol MRDH | : Meedenkend en meefinancierend aan onderzoek |

De ‘Integrale gebiedsuitwerking ruimtelijke en logistieke invulling Greenport 3.0 Westland’ richt zich op de ruimtelijk-logistieke aspecten die de netwerkkracht versterken van de Greenports in samenhang met de mainports Rotterdam en Schiphol. De gebiedsuitwerking is nodig om te kunnen bepalen wat de opgaven zijn voor de bereikbaarheid van het glastuingebied in 2030-2040. Er wordt gebruik gemaakt van de toekomstbeelden van de Rotterdamse haven en de toekomstbeelden van het foodcluster in de Waal-Eemhaven, met als onderdeel de Coolport.
Dit moet leiden tot een voorstel voor een adaptieve aanpak van de bereikbaarheid in het Westland, met voorstellen voor bekostiging en afspraken tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstituten.
De gebiedsuitwerking wordt opgesteld in samenwerking met Hoogheemraadschap van Delfland, het Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Midden-Delfland, MRDH, gemeente Westland, Rijk (BZK, EZK, I&W) en de provincie Zuid-Holland.
Er wordt gewerkt aan drie producten:

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

In 2019 zullen de resultaten, de maatregelen, de bekostiging en de afspraken tussen partijen worden opgesteld.



***MIRT Gebiedsuitwerking Voorne-Putten***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Gebiedsprogramma MIRT |
| Top-eis | : Concurrerende economie (betrouwbaarheid), netwerkeisen weg |
| Thema | : Reistijdverbetering, Verhogen betrouwbaarheid |
| Fase | : Verkenning |
| Planning | : Verkenning gereed eerste kwartaal 2019 |
| Investering | : Nader te bepalen |
| Bijdrage MRDH | : Nader te bepalen |
| Rol MRDH | : Mede-opdrachtgever |

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

In november 2018 wordt de probleemanalyse afgerond en wordt bepaald welke oplossingen en/of maatregelpakketten onderzocht moeten worden op hun doelbereik.
De afronding van de gebiedsuitwerking is voorzien eind maart 2019. De resultaten van de gebiedsuitwerking inclusief beoogde vervolgstappen zullen, als onderdeel van het Gebiedsprogramma, voorgelegd worden in het BO MIRT van het najaar 2019.



***MIRT: Gebiedsuitwerking Zoetermeer – Rotterdam – Den Haag***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Gebiedsprogramma MIRT, OV-studie Zoetermeer/middengebied |
| Top-eis | : Kansen voor mensen |
| Thema | : Reistijdverkorting, capaciteitsvergroting |
| Planning | : Verkenning gereed 2019 |
| Investering | : Nader te bepalen |
| Bijdrage MRDH | : Nader te bepalen |
| Rol MRDH | : Ondersteuning Zoetermeer als trekker in samenwerking met vervoerders |

De Gebiedsuitwerking richt zich op een gezamenlijke uitwerking van mogelijke maatregelen in of ten gunste van het onderzoeksgebied die bijdragen aan een samenhangend multimodaal en duurzaam mobiliteitssysteem in de Zuidelijke Randstad met vanzelfsprekend de afstemming van de verstedelijking en mobiliteit. Voor deze studie wordt onderscheid gemaakt tussen het focusgebied en het invloedsgebied. De Gebiedsuitwerking wordt opgesteld voor het focusgebied dat bestaat uit de gemeenten die binnen de driehoek Zoetermeer-Rotterdam-Den Haag vallen. Om ook de relevante vervoerstromen naar en van het focusgebied in het onderzoek te betrekken wordt daarbij een ruimer invloedsgebied betrokken: de vierhoek Leiden-Gouda-Rotterdam-Den Haag. De agglomeratiekracht van het focusgebied wordt immers mede bepaald door de vervoerstromen van en naar het invloedsgebied.

Uit de voorgaande netwerkverkenning middengebied zijn drie verbindingen geselecteerd die de grootste bijdrage aan het verbeteren van de agglomeratiekracht leveren en tegelijkertijd voldoende reizigers trekken om rendabel te zijn. In de gebiedsuitwerking worden deze nader onderzocht en onderbouwd:

- de ZoRo-lijn heeft als lightrail potentie, met name in de relatie met Rotterdam CS;
- de Goudse Lijn, dat is de spoorlijn tussen Gouda en Den Haag Centraal, biedt kansen om beter te benutten in relatie met het ontlasten van het samenloopdeel van RandstadRail tussen Laan van NOI en Leidschenveen en met het verbeteren van de verbinding met Rotterdam, Binckhorst, Den Haag Centrum, Internationale Zone en Scheveningen.

In deze gebiedsuitwerking zullen verschillende (sub)varianten en netwerkopties meer gedetailleerd en in samenhang met het overige netwerk en stedenbouwkundige invulling worden gegeven. De uitwerking richt zich op de mogelijkheden van het verkorten van reistijden en het vergroten van de vervoerscapaciteit.

***OV ontwikkelingen Oeververbindingen Rotterdam tot 2030***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Gebiedsprogramma MIRT, OV plan Rotterdam 2040, pre-verkenning oeververbindingen Rotterdam/Korte Termijn Aanpak |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, Concurrerende economie, Efficiënt en rendabel |
| Thema | : Reistijdverkorting, Capaciteitsvergroting |
| Fase | : Verkenning |
| Planning | : Verkenning 2019, Planstudie 2019/2020, Realisatie in periode 2020-2025 |
| Investering | : € 45 miljoen en KTA € 3,5 miljoen (benuttingspakket MIRT- verkenning Oeververbinding) |
| Bijdrage MRDH | : Nader te bepalen |
| Rol MRDH | : Trekker in samenwerking met RET en Rotterdam |

Het verbeteren van de OV-verbindingen via de bestaande Rotterdamse oeververbindingen waar op middellange termijn een meer hoogwaardige OV kwaliteit kan worden gerealiseerd. Daarmee worden (toekomstige) capaciteitsknelpunten in het huidig binnenstedelijk OV-systeem verminderd. Er kan een bijdrage geleverd worden aan de verstedelijkingsopgave en het mitigeren van vervoersarmoede in Rotterdam-zuid (laag aantal banen binnen 45 minuten in bereik). De verkenning gaat concreet om het verbeteren van de bestaande busverbinding door de Maastunnel en een mogelijk nieuwe busverbinding Stadionpark-Rotterdam Centraal via de Willemsbrug. Uit de OV-visie Rotterdam blijkt dat er een vervoerpotentieel is voor in ieder geval een HOV-bus. Het gaat hier vooral om doorstroommaatregelen die het versnellen en betrouwbaar maken de OV lijnen mogelijk maakt.

***Aanpassingen infrastructuur ten behoeve van nieuwe trams Den Haag (tram 2024)***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : OV Plan Den Haag schaalsprong 2040, Gebiedsprogramma MIRT, Kadernota OV, Beheer en Onderhoud OV-materieel |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel |
| Thema | : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering |
| Fase | : Verkenning |
| Planning | : Verkenning/Planstudie gereed in 2020, realisatie rond 2024 |
| Investering | : Nader te bepalen |
| Bijdrage MRDH | : Nader te bepalen |
| Rol MRDH | : Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag |

Modernisering traminfrastructuur inclusief remises ten behoeve van het kunnen laten rijden van nieuwe trams op lijn 1, 6, 10 en 12, als ‘window of opportunity’ om de verbeterdoelen in het OV van Den Haag en omgeving te bereiken: kortere reistijden, meer capaciteit, betere toegankelijkheid.



***Frequentieverhoging E-lijn en RandstadRail lijnen 3 en 4***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : OV Plan Den Haag schaalsprong 2040, OV Plan Rotterdam 2040, Netwerkvisie Randstadrail, Gebiedsprogramma MIRT |
| Top-eis | : Kansen voor mensen |
| Thema | : Capaciteitsvergroting |
| Fase | : Verkenning |
| Planning | : Planstudie in 2020, eventuele realisatie 2028 |
| Investering | : Nader te bepalen |
| Bijdrage MRDH | : Nader te bepalen |
| Rol MRDH | : Trekker in samenwerking met RET, HTM en vijf gemeenten |

Het doel van de frequentieverhoging is het vergroten van de capaciteit op de E-lijn om de verwachte reizigersgroei van meer dan 5% per jaar op te vangen. Tegelijkertijd moet het leiden tot een substantiële reistijdverkorting tussen Den Haag-Rotterdam en Zoetermeer-Rotterdam. Hierbij zijn nog meerdere oplossingsrichtingen mogelijk waarbij in de verkenning onderzocht wordt of de frequentie richting Den Haag of Zoetermeer verhoogd moet worden en afgewogen dient te worden of beschikbare capaciteit wordt benut voor frequentieverhoging van de E-lijn of RandstadRail lijnen 3 en 4.



***OV ontwikkelingen***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Kadernota OV, OV plan Rotterdam 2040, OV visie Den Haag, OV studie Zoetermeer/middengebied |
| Top-eis | : Kansen voor mensen |
| Thema | : Reistijdverkorting, efficiënt en rendabel |
| Fase | : Verkenning |
| Planning | : De drie separate verkenningen zijn in 2019 gereed |
| Investering | : Nader te bepalen |
| Bijdrage MRDH | : Nader te bepalen |
| Rol MRDH | : Trekker in samenwerking met gemeenten en vervoerders |

De MRDH verkent in diverse gebieden de mogelijkheden om het netwerk van het openbaar vervoer te versterken. Deze verkenningen gaan in overleg met de betrokken gemeenten en met de vervoerders. In 2019 worden de resultaten van de verkenningen met een advies per verkenning ter besluitvorming voorgelegd.

***Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden***

De MRDH verkent met de gemeente Ridderkerk de mogelijkheden om het OV netwerk in de zuidoosthoek van MRDH op te waarderen tot hoogwaardig OV.

***Den Haag zuidwest, Westland, Rijswijk Delft***

De MRDH verkent samen met de gemeenten Den Haag, Rijswijk, Delft en Westland en met de HTM de toekomstige mogelijkheden en van het OV netwerk in dit gebied. Met name een OV ontsluiting tussen de verdichtingslocatie Den Haag Zuid-West en de spoorlijn Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam-Dordrecht is een opgave. Deze verkenning vloeit voort uit de Schaalsprong OV Den Haag. Daarnaast richt deze verkenning zich op de wiizigingen in de infrastructuur waar de huidige verbindingen tussen het Westland en Delft ziekenhuis en het spoor Den Haag- Delft lopen.

***Rotterdam-Alexander-Delft***

De MRDH verkent samen met de gemeenten Rotterdam, Lansingerland, Delft, en met de RET het aanpassen en verbeteren van het OV netwerk rond het gebied van de nieuw te realiseren A16 Rotterdam en het verbeteren van de OV verbinding Delft – Rotterdam The Hague Airport – Rotterdam Alexander. De openstelling van de A16 Rotterdam is nu gepland in 2024.

***Verkenning Schaalsprong metropolitaan OV 2025-2040***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Werkplaats Metropolitaan OV |
| Top-eis | : Concurrerende economie, kansen voor mensen, efficiënt en rendabel |
| Thema | : Capaciteitsvergroting; verkorting reistijd |
| Fase | : Verkenning |
| Planning | : Verkenning gereed 2020 |
| Investering | : Nader te bepalen |
| Bijdrage MRDH | : Nader te bepalen |
| Rol MRDH | : Trekker |

Het openbaar vervoer in Rotterdam en Den Haag kent een goede oppervlaktedekking. Het voldoet momenteel goed voor stedelijke verplaatsingen, maar is wel traag. Met de voorziene inwonersaanwas en de ambitie om de reisafstand tussen wonen en werken binnen de regio te beperken tot drie kwartier, is een verkenning gemaakt van te nemen maatregelen voor de OV-infrastructuur. de groei van passagiers door inwonersaanwas en door het verschuiven van auto naar OV, een goede bereikbaarheid van de economische toplocaties, en snellere verbindingen tussen wonen en werken.
De zuidelijke Randstad groeit tot 2040 met circa 160.000 nieuwe woningen die langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Rotterdam-Dordrecht) en het metropolitaan OV worden gebouwd. De belangrijkste economische toplocaties liggen hier eveneens langs. Een prognose is dat het OV-gebruik jaarlijks met gemiddeld 3% groeit wat gelijk is aan een verdubbeling in 2040 ten opzichte van 2017. Tot 2030 past het nog, maar daarna dreigt er onvoldoende capaciteit in centraal Rotterdam, Den Haag, op de E-lijn, het samenloopdeel en op de spoorlijn Den Haag-Leiden.

De start van de verkenning Schaalsprong metropolitaan OV 2025 – 2040 is na vaststelling van het eindproduct van de werkplaats Metropolitaan OV, voorzien medio 2019. Het doel is om de verschillende onderdelen zoals de Koningscorridor, de Leyenburgcorridor, de capaciteit van de metro en de sprong naar een automatische Metro (innovatie), HOV Rotterdam-Zuid en de HOV verbinding Rotterdam-Zoetermeer verder uit te werken in de vorm van een planstudie per project. Als dat leidt tot voorstellen voor uitbreiding van het areaal en een intensievere benutting van de infrastructuur, dan is er meer budget nodig is voor exploitatie, beheer en onderhoud. De dekking daarvan moet een integrale opgave zijn van de verkenningen en planstudies.

***Slim en schoon naar Scheveningen***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : OV plan schaalsprong Den Haag 2040 |
| Top-eis | : kwaliteit van plekken, verkorten reistijd |
| Thema | : |
| Fase | : Verkenning |
| Planning | : realisatie tot 2024 |
| Investering | : € 30 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : € 5 miljoen |
| Rol MRDH | : ondersteunen Den Haag, HTM, NS |

Programma met de gemeente Den Haag, HTM, NS en MRDH gericht op nieuwe en duurzame vervoersoplossingen met OV, fiets, auto tussen Den Haag centraal en Scheveningen. Maatregelen zoals stranddagfrequentie trams, verkorten reistijd, marketingcampagnes, parkeerzoeksystemen, verkeerscirculatie.

***Knooppunt Delft Zuid***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : UAB, 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid |
| Top-eis | : bereikbaarheid van economische toplocaties, kwaliteit van plekken |
| Thema | : ketenmobiliteit |
| Fase | : Realisatie (ProRail), Planstudie (MRDH) |
| Planning | : Uitvoering in samenhang spoorverdubbeling, 2020-2022 |
| Investering | : nog niet bekend |
| Bijdrage MRDH | : subsidie voor regionaal deel knooppunt ontwikkeling |
| Rol MRDH | : begeleiding integrale planvorming, subsidieverlening |

In het kader van PHS wordt viersporigheid van Rijswijk naar Delft Zuid gerealiseerd. Er wordt een nieuw stationsgebouw voorzien en een nieuwe fietsverbinding onder het spoor. De benaming van het station verandert in Delft Campus. ProRail is reeds begonnen met de voorbereiding van de realisatie; over de inbreng van de MRDH is nog geen besluit genomen.

In de omgeving speelt de doorontwikkeling van de Campus TU/Technopolis met ca. 4.000 extra arbeidsplaatsen. Er worden ca. 7.000 woningen voorzien binnen het invloedgebied van het nieuwe station. Dit alles geeft aanleiding om in samenhang met deze ruimtelijke ontwikkelingen de inrichting van de stationsomgeving goed in te richten en de ontsluiting naar de Campus adequaat te organiseren.

Campus Delft is een van de economische toplocaties in de MRDH. Vanwege de specifieke ligging is de ov-bereikbaarheid niet optimaal. Dit nieuwe station, dat net buiten loopafstand van de Campus ligt, biedt kansen om de natransportmogelijkheden vanaf het station naar de campus nieuwe impulsen te geven.



Indien de subsidie beperkt is, zal dit onder het programma Kleine projecten worden opgenomen.

## *4.2 Planstudies*

***Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : OV Plan Den Haag schaalsprong 2040, Netwerkvisie RandstadRail |
| Top-eis | : Concurrerende economie, kansen voor mensen |
| Thema | : Capaciteitsvergroting |
| Fase | : Planstudie |
| Planning | : Uitvoering 2019 -2021 |
| Investering | : € 10 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : € 10 miljoen (reeds opgenomen in begroting 2019) |
| Rol MRDH | : Trekker |

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




Op termijn is er vanwege de groei van het aantal passagiers een frequentieverhoging nodig van 18 naar 24 trams per uur tussen Den Haag en Zoetermeer; voor de richting Rotterdam zijn de 6 metro's per uur vooralsnog voldoende.
Voor het verhogen van de frequentie op het samenloopdeel moet de dienstregeling en de spoorbeveiliging worden aangepast, en tevens moet het mogelijk worden om trams en metro's gelijktijdig te laten halteren op enkele van de haltes. De storingsgevoeligheid moet lager worden door kleine inframaatregelen en operationele maatregelen bij de vervoerders en de beheerder.

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

***Treinsporen station Schiedam centrum***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Programma Hoogfrequent Spoor, Gebiedsprogramma MIRT, Toekomstbeeld OV/Verstedelijking |
| Top-eis | : Niet direct; wel lange termijn concurrerende economie, kansen voor mensen, CO2-reductie |
| Thema | : Capaciteitsvergroting |
| Fase | : Planstudie |
| Planning | : Uitwerking in 2019, Realisatie in 2025 |
| Investering | : Maximaal € 40 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : Maximaal € 20 miljoen voor regionale partijen |
| Rol MRDH | : Ondersteunen IenW en ProRail |

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



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

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

Randvoorwaarde is dat Rijk en regio de kosten gezamenlijk dragen op basis van 50/50 en een maximum van € 40 miljoen exclusief BTW. Indien de kosten bij het nemen van het realisatiebesluit hoger zijn, wordt er opnieuw over de financiering van het extra bedrag gesproken. De MRDH heeft voor dit project een bedrag van € 7,5 miljoen gereserveerd.

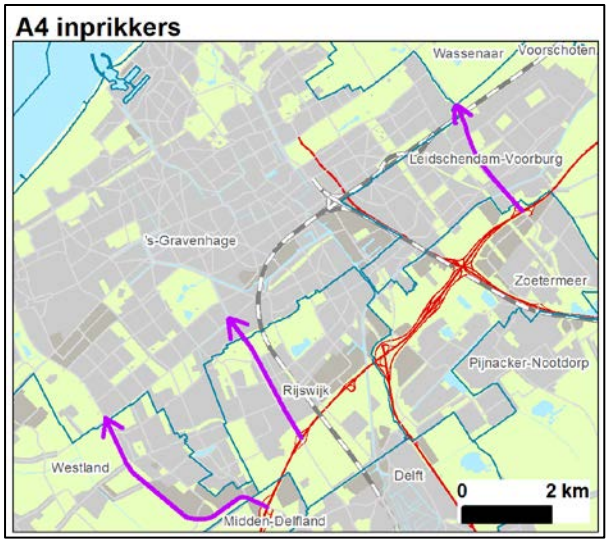
## *4.3 Uitwerkingen*

***A4 Passage Poorten en Inprikkers***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : MIRT Verkenning Haaglanden |
| Top-eis | : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto) |
| Thema | : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding |
| Fase | : Planstudie |
| Planning | : Planuitwerkingsfase gereed in 2019 |
| Investering | : € 248 mln Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012) |
| Bijdrage MRDH | : € 23 mln. (o.b.v. bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan en besluit Prinses Beatrixlaan van 30 januari 2019) |
| Rol MRDH | : Subsidieverlener |

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

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



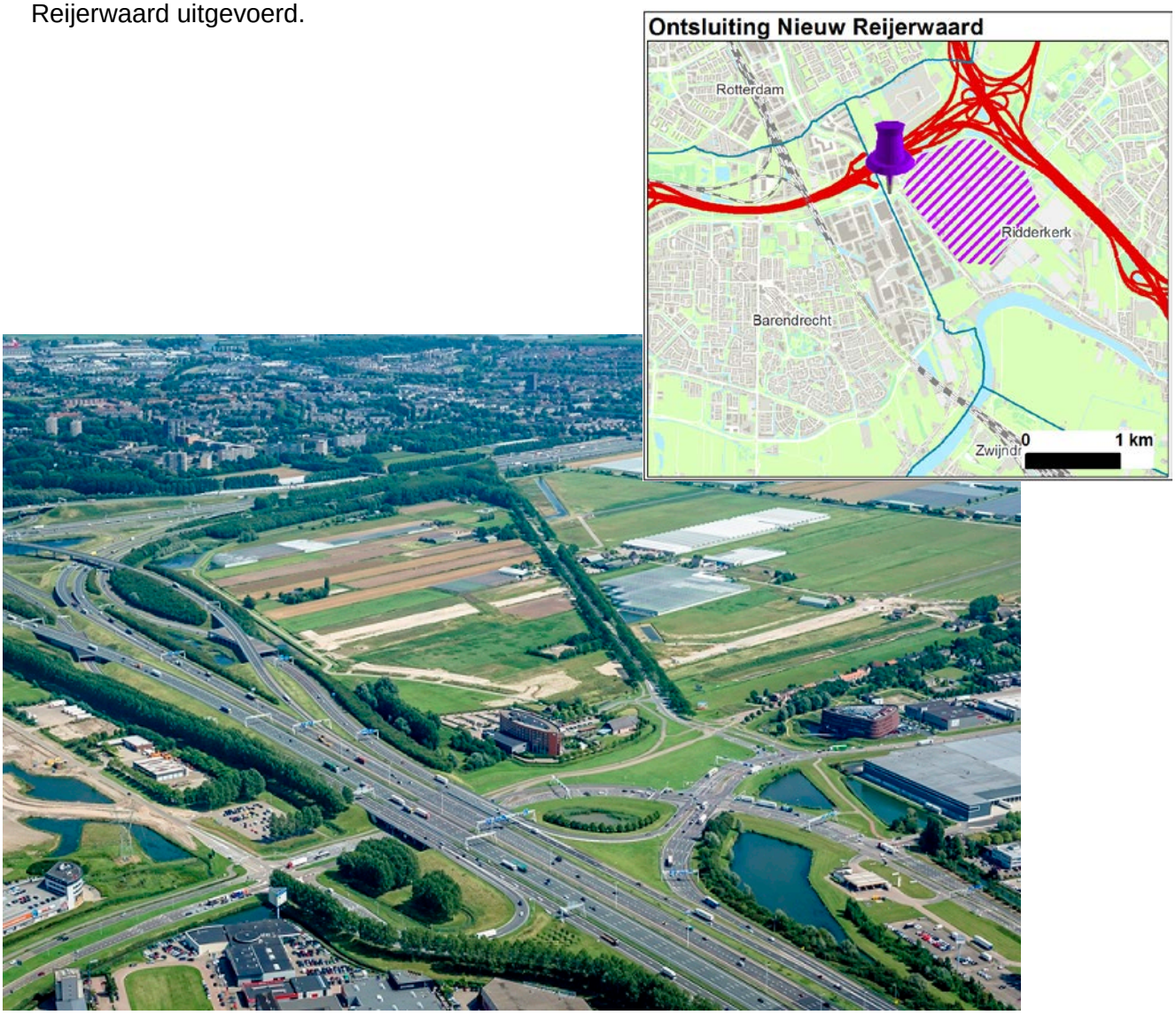

Het ministerie van IenW betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief het vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen Beatrixlaan en Den Hoorn en aanpassingen aan de N14. De provincie Zuid-Holland neemt maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute. Realisatie vindt plaats voor 2020.
De MRDH, de gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg.
Voor de Prinses Beatrixlaan is een alternatief voorstel uitgewerkt waar de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit over heeft genomen.
Alle deelprojecten doorlopen momenteel de planuitwerkingsfase. Op korte termijn wordt de voortgang en planning per deelproject in beeld gebracht.

***Nieuw Reijerwaard***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Werklocaties |
| Top-eis | : -- |
| Thema | : Capaciteitsuitbreiding |
| Fase | : Uitwerking |
| Planning | : Realisatie 2020-2022 |
| Investering | : |
| Bijdrage MRDH | : € 5,25 miljoen |
| Rol MRDH | : Subsidieverlener |

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

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



***Hart van Zuid (Rotterdam)***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : |
| Top-eis | : -- |
| Thema | : |
| Fase | : Uitwerking |
| Planning | : Start 2019, oplevering 2023 |
| Investering | : Niet bekend |
| Bijdrage MRDH | : € 12 miljoen. |
| Rol MRDH | : Subsidieverlener |

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






***Frequentieverhoging E-Lijn - keerspoor Pijnacker***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : OV Plan Rotterdam 2040, Kadernota |
| Top-eis | : Concurrerende economie, kansen voor mensen |
| Thema | : Capaciteitsvergroting |
| Fase | : Uitwerking |
| Planning | : realisatie 2019-2021 |
| Investering | : € 22,85 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : € 9,05 miljoen, rest RET |
| Rol MRDH | : Trekker |

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

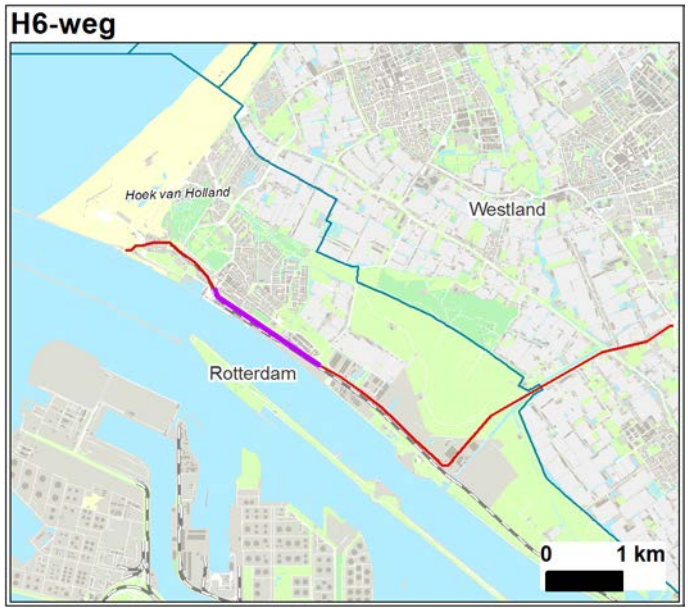


## *4.4 Realisatie*

***H6-weg (Hoek van Holland)***

Aanleiding :
Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase : Realisatie
Planning : Gereed in 2020
Investering : € 17,7 miljoen
Bijdrage MRDH : € 8,6
Rol MRDH : Subsidieverlener

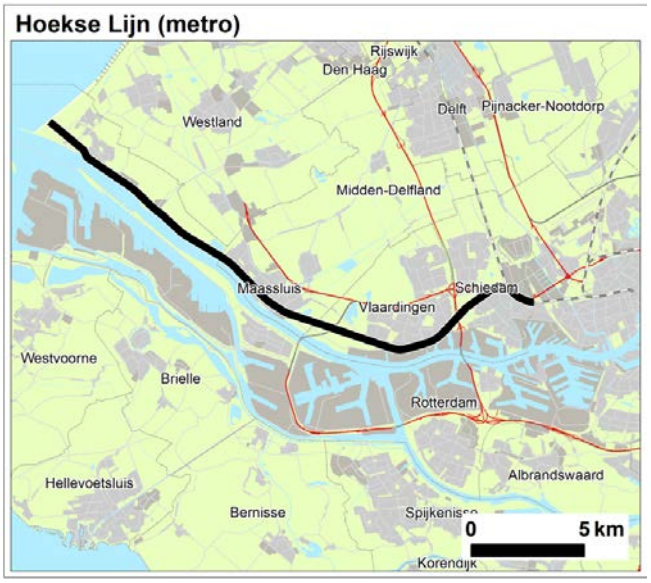
Het project H6-weg betreft de realisatie van het laatste gedeelte van de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland, waarbij de Hoeksebaan vanaf de Haakweg wordt doorgetrokken tot de Harwichweg. Er ontstaat een nieuwe ontsluiting voor het autoverkeer, waardoor de Maasdijk en de wegen door de dorpskern ontlast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






***Hoekse Lijn (Noordoever van de Maas)***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Kadernota OV |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel |
| Thema | : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering |
| Fase | : Uitvoering |
| Planning | : Ombouw gereed in 2019, 2021 realisatie verlenging tot strand |
| Investering | : € 466,3 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : € 403,8 miljoen |
| Rol MRDH | : Subsidieverlener aan gemeente Rotterdam |




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

In Schiedam sluit de Hoekse Lijn aan op metrolijn B naar Nesselande. Door de koppeling aan het Rotterdamse metronet wordt het hart van Rotterdam via de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis verbonden met het strand van Hoek van Holland. Na de ombouw stijgt naar verwachting het aantal reizigers op de Hoekse Lijn met circa 40%. De maximale bijdrage van de MRDH is € 403,8 miljoen, inclusief reservering voor toekomstige indexatie en inclusief de eigen gemaakte kosten ad € 15 miljoen.

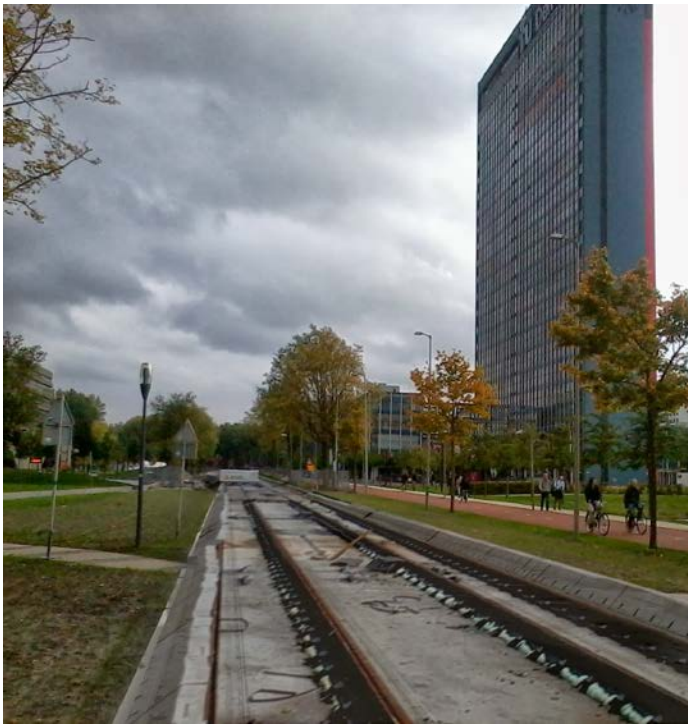


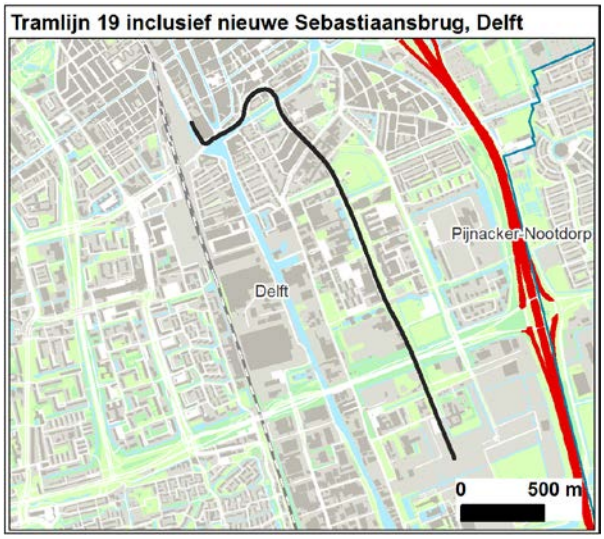
***Tramlijn 19 Delft***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Kadernota OV |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel |
| Thema | : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering |
| Fase | : Uitvoering |
| Planning | : Medio tot eind 2020 realisatie in TU-wijk gereed |
| Investering | : € 47,6 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : € 38,4 miljoen |
| Rol MRDH | : Opdrachtgever |

---

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

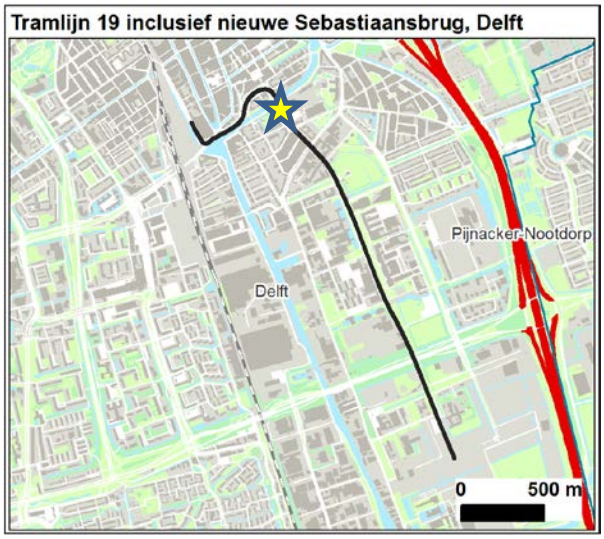




***Sint Sebastiaansbrug te Delft***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : Kadernota OV |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel |
| Thema | : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering |
| Fase | : Uitvoering |
| Planning | : Brug gereed Q1 2020 |
| Investering | : € 26,4 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : € 7,0 miljoen, PZH € 9,4 miljoen en Delft € 10,0 miljoen |
| Rol MRDH | : Opdrachtgever |

De nieuwe Sint Sebastiaansbrug vervangt de huidige brug. De nieuwe brug zorgt voor een veilige en vlotte verbinding tussen het centrum en de TU-wijk.
De huidige brug is in slechte staat en vertoont scheuren. De brug is daardoor ook niet geschikt voor de aanleg van de trambaan voor tramlijn 19, die naar TU Delft Campus gaat rijden. De nieuwe brug wordt een basculebrug op dezelfde locatie als de huidige brug en krijgt net als de oude brug een doorvaarthoogte van 4,5 meter.




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



***Knooppunt Alexander Rotterdam***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel |
| Thema | : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering |
| Fase | : Uitvoering |
| Planning | : Gereed 2020 |
| Investering | : € 12 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : € 7,71 miljoen |
| Rol MRDH | : Subsidieverlener |

---

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

Met de opwaardering zal de reiziger centraal staan. Er komt een integratie van het metro- en treinstation tot één gebouw met korte overstapmogelijkheden. Het treinperron (richting centrum) wordt met een bypass over het treinspoor kortgesloten met het metroperron richting centrum. Hierdoor hoeft de grote stroom reizigers die deze overstap maakt, het metrospoor niet meer gelijkvloers te kruisen.
Het OV-knooppunt wordt transparant, herkenbaar, toegankelijk, sociaal veilig en levendig. De herkenbaarheid van de oostelijke entree van de treinperrons wordt vergroot waarbij de aansluiting op het openbaar gebied verbetert. Het nieuwe stationsgebouw wordt ingebed in de directe omgeving en de openbare ruimte. Er komen goede aansluitingen op andere ketenvoorzieningen zoals de bus, fiets, P+R en te voet.



Vanwege problemen met en door de aannemer loopt het project vertraging op, zodat de oplevering op zijn vroegst einde 2019 is.

***Station Lansingerland –Zoetermeer (BleiZo)***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel |
| Thema | : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering |
| Fase | : Uitvoering |
| Planning | : Gereed 2019 |
| Investering | : € 71 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : € 62,3 miljoen |
| Rol MRDH | : Subsidieverlener aan Zoetermeer |

Sinds enkele jaren wordt gewerkt aan de totstandkoming van station Bleizo, een nieuw NS-station op de spoorlijn Den Haag - Gouda - Utrecht op de grens van de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland als onderdeel van de nieuwe vervoersknoop. Hier komen trein, RandstadRail, buslijnen, fietspaden, een P+R en fietsparkeren op een hoogwaardig knooppunt bij elkaar. Dit biedt grote kansen voor ruimtelijke ontwikkeling. De oplevering voorzien we mei 2019. De maximale bijdrage van de MRDH bedraagt € 56,8 miljoen. Daarnaast betaalt de MRDH een eenmalig bedrag van ruim € 5,5 miljoen aan de NS inzake haltering.



***Tramlijn 1 Scheveningen-Delft, no-regrets***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : |
| Top-eis | : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel |
| Thema | : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering |
| Fase | : Uitvoering |
| Planning | : Gereed 2024 |
| Investering | : € 25,5 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : € 14,5 miljoen |
| Rol MRDH | : Subsidieverlener aan HTM en gemeente Den Haag |

---

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

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




Inmiddels is het poerenspoor Scheveningseweg vervangen en de resterende no-regret maatregelen van € 11 miljoen worden in 2019/2020 opgepakt. De gemeente Den Haag en de HTM hebben dekking voor € 7 miljoen en de MRDH € 4 miljoen. Overige maatregelen langs het tracé vergen een nadere uitwerking in het programma Tram 2024.



***Rotterdamsebaan (Rijswijk, Den Haag)***

Aanleiding :
Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase : Realisatie
Planning : Gereed in 2020
Investering : € 500 miljoen +
Bijdrage MRDH : € 497 miljoen (inclusief bijdrage IenW)
Rol MRDH : Subsidieverlener

---

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






***Fietsviaduct A4 bij Ypenburg (Den Haag)***

| | | |
|---|---|---|
| Aanleiding | : | |
| Top-eis | : | |
| Thema | : | |
| Fase | : | Realisatie |
| Planning | : | Gereed in 2020 |
| Investering | : | € 12 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : | € 8,9 miljoen |
| Rol MRDH | : | Subsidieverlener |

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

Wanneer de verbinding over de A4 klaar is, is ook het fietspad dat vanaf het viaduct naar de Westvlietweg gaat lopen klaar. Vanaf de Westvlietweg kunnen fietsers richting Voorburg, Rijswijk en Den Haag Centrum.
Aan de zijkanten van het viaduct worden twee meter hoge windschermen aangebracht om de fietsers beschutting te geven.

Begin 2020 moet het viaduct klaar zijn.



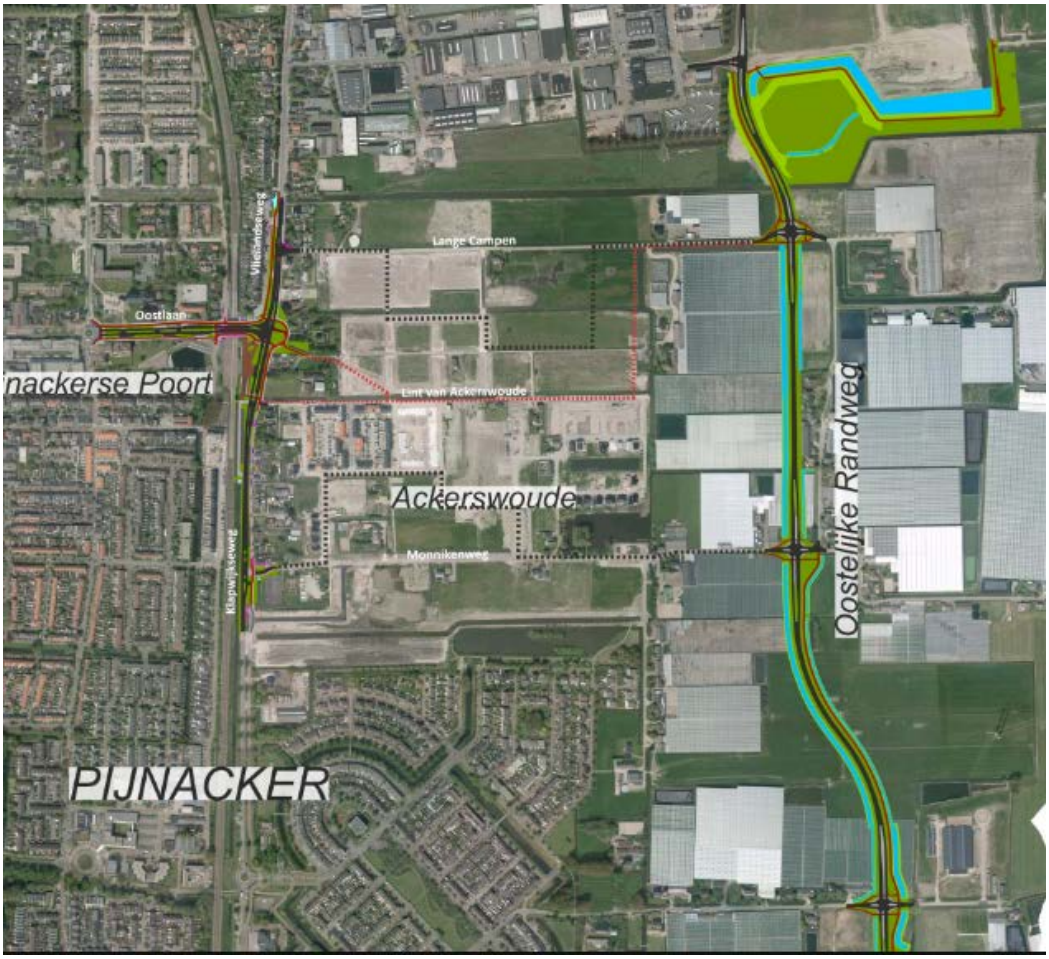
***Oostelijke Randweg (Pijnacker)***

| | | |
|---|---|---|
| Aanleiding | : | |
| Top-eis | : | |
| Thema | : | |
| Fase | : | Realisatie |
| Planning | : | Gereed in 2020 |
| Investering | : | € 10 miljoen + |
| Bijdrage MRDH | : | € 5,0 miljoen |
| Rol MRDH | : | Subsidieverlener |

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

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

Naar verwachting is begin 2020 de gehele weg gereed.



***Komkommerweg (Pijnacker)***

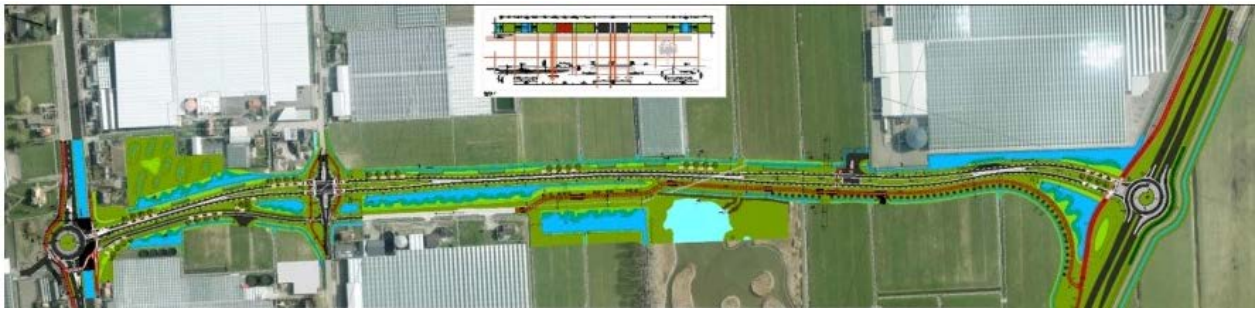
| | |
|---|---|
| Top-eis | : |
| Thema | : |
| Fase | : Realisatie |
| Planning | : Gereed in 2020 |
| Investering | : € 20 miljoen (circa) |
| Bijdrage MRDH | : € 13,9 miljoen |
| Rol MRDH | : Subsidieverlener |

---

De Komkommerweg wordt een nieuwe uitvalsweg voor verkeer van en naar het glastuingebied Pijnacker West. Deze weg ontlast de kernen Pijnacker (Oostlaan) en Delfgauw van (vracht)-verkeer, want. de Komkommerweg geeft ook een directe aansluiting voor bedrijven in het achterliggende glastuinbouwgebied. Zo neemt de leefbaarheid en woonkwaliteit toe.

De Komkommerweg wordt met een rotonde aangesloten op de N470. Het fietspad langs de Komkommerweg verbindt straks de fietspaden langs de Delftsestraatweg met het fietspad langs de N470. Het fietspad langs de N470 gaat met een tunnel onder de Komkommerweg door. Zo kunnen fietsers u via het bestaande fietspad langs de N470 zonder belemmeringen van Pijnacker naar Delft en omgekeerd.

De hele weg - inclusief fietspad en fietstunnel - wordt het tweede kwartaal van 2019 opgeleverd.

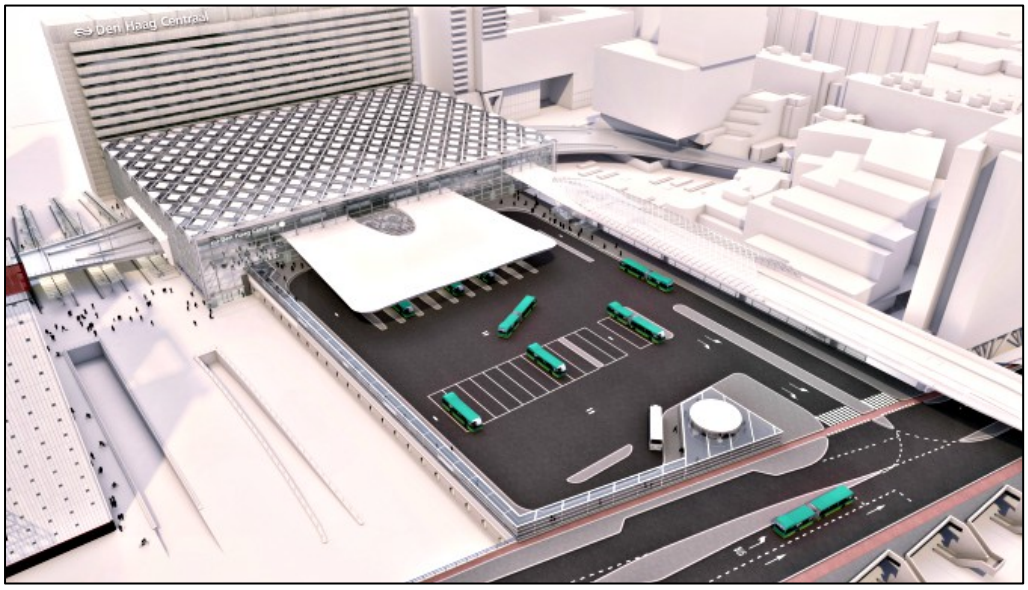


***Busplatform Den Haag Centraal***

| | | |
|---|---|---|
| Aanleiding | : | |
| Top-eis | : | |
| Thema | : | |
| Fase | : | Realisatie |
| Planning | : | Gereed in 2020 |
| Investering | : | € 16 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : | € 6,7 miljoen |
| Rol MRDH | : | Subsidieverlener |

Het busplatform Den Haag Centraal is aan vernieuwing toe. Het wordt opnieuw ingericht en het krijgt een nieuwe overkapping. De inrichting van het busplatform wordt overzichtelijker en de looproutes korter. Het aantal perrons wordt uitgebreid. Het platform krijgt een golvende nieuwe overkapping. Hierdoor stappen reizigers altijd droog in en uit. Ook komt er een 'paviljoen' met voorzieningen voor touringcarreizigers en buschauffeurs.

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




Aannemer KWS Infra startte in juli 2018 met de vernieuwing van het busplatform. Eerst is het voetgangersgebied onder de HSE (Haags Startstation Erasmuslijn) aan de beurt. Ook wordt er een windscherm geplaatst aan de kant van het Anna van Buerenplein. Als dit klaar is, worden de bestaande overkapping gesloopt, nieuwe haltes aangelegd en een nieuwe overkapping gemaakt. Als laatste komt er een paviljoen. In het paviljoen komt een loket van Eurolines en een wachtruimte voor de buschauffeurs. Reizigers kunnen tijdens de verbouwing gebruik blijven maken van het stads- en streekvervoer.

***Fiets/voetgangerstunnel station Delft Zuid***

| | |
|---|---|
| Aanleiding | : |
| Top-eis | : |
| Thema | : |
| Fase | : Realisatie |
| Planning | : Start uitvoering eind 2019 |
| Investering | : € 8,4 miljoen |
| Bijdrage MRDH | : € 7,6 miljoen (inclusief indexering), overig deel gemeente Delft |
| Rol MRDH | : Subsidieverlener |

---

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

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

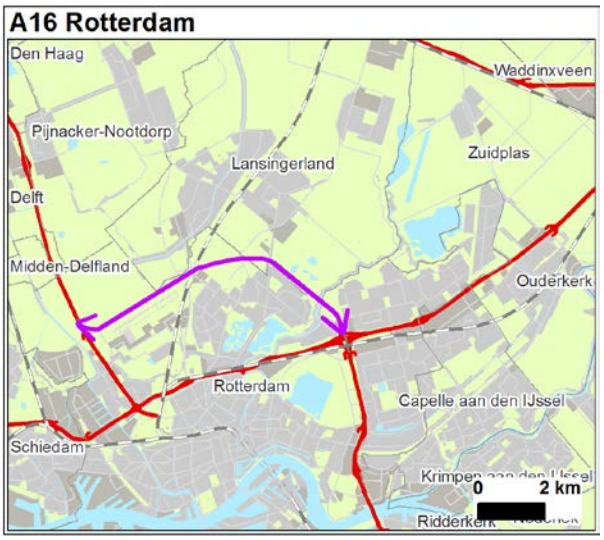




***A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)***

Aanleiding :
Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase : Realisatie
Planning : Gereed in 2024
Investering : € 1 miljard (circa)
Bijdrage MRDH : € 64,9 miljoen
Rol MRDH : Bijdrage aan inpassing

---




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



# Bijlagen

Bijlage A: Grote projecten

Bijlage B: Kleine projecten
- B1: Lopende subsidies kleine projecten
- B2: Aanmeldingen 2019 kleine projecten
- B3: aanvragen in behandeling per 31 december 2018

Bijlage C: Korte termijn Aanpak (KTA) 2019

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

Bijlage E: R-net

Bijlage F: ITS-projecten

Bijlage G: Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland

Bijlage H: In 2018 afgeronde projecten

Bijlage I: UAB beleidsuitwerking

Bijlage J: Afkortingen

***Bijlage A Grote projecten***

Een project is groot als de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 5 miljoen exclusief btw voor OV-projecten en hoger dan € 10 miljoen voor alle andere projecten. In de bijgevoegde lijst zijn zowel lopende beschikkingen als verkenningen en planstudies opgenomen, stand per 31 december 2018. Er zijn vier redenen om de grote projecten apart te benoemen en inzichtelijk te maken:

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

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

| Proj nr. | Projectnaam | Aanvrager | Cat. | Subsidie | Al betaald | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NRR (Netwerk RandstadRail)-projecten, excl BleiZo en HSE | MRDH | OV | 112.951.671 | 91.992.903 | 20.958.768 | | | | | | | |
| | Tailtrack Westvest (*) te Delft | Spoorzone/MRDH | OV | 4.700.000 | 3.942.751 | 757.249 | | | | | | | |
| | AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer)-projecten, excl BleizZo en HSE | MRDH | OV | 109.656.243 | 80.568.326 | 22.076.774 | | | | | 7.011.144 | | |
| 96HG0004 | Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (exclusief Sebastiaansbrug) | MRDH | OV | 51.068.950 | 34.681.083 | 5.782.428 | 6.940.823 | 3.664.616 | | | | | |
| 18OMR0451 | Tramlijn 19 Sint Sebastiaansbrug (inclusief bijdragen PZH en Delft) | MRDH | OV | 26.400.000 | 8.136.858 | 15.361.936 | 2.901.206 | | | | | | |
| 16OZO0027 | Vervoersknooppunt Bleizo | Zoetermeer | OV | 56.980.000 | 47.500.000 | 9.480.000 | | | | | | | |
| 16ONS0037 | Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022) | NS stations | OV | 7.713.000 | 3.856.500 | 1.928.250 | 1.928.250 | | | | | | |
| 17ODH0299 | Busplatform Den Haag Centraal (BBV) | Den Haag | OV | 6.699.000 | 3.349.500 | 3.349.500 | | | | | | | |
| SRREO03053 | Systeemsprong Sneltramtraject | RET | OV | 13.730.000 | 5.000.000 | 8.730.000 | | | | | | | |
| 18ORE0357 | Frequentieverhoging E-lijn | MRDH | OV | 9.050.000 | | 2.000.000 | 3.000.000 | 4.050.000 | | | | | |
| | Hoekse Lijn (**) | Rotterdam | OV | 403.884.200 | 312.608.886 | 38.431.711 | 38.431.711 | 14.411.892 | | | | | |
| 02ADG001 | Rotterdamsebaan | Den Haag | VMWS | 496.571.663 | 230.244.557 | 118.572.179 | 102.804.042 | 44.950.885 | | | | | |
| 10APP001 | Komkommerweg fase 1 | Pijnacker-Nootdorp | VMWS | 5.454.987 | 3.011.757 | 2.443.230 | | | | | | | |
| 14APP001 | Komkommerweg fase 2 | Pijnacker-Nootdorp | VMWS | 6.668.616 | 5.997.884 | 670.732 | | | | | | | |
| 18FPN0408 | Komkommerweg fase 3 fietstunnel | Pijnacker-Nootdorp | VMWS | 1.811.616 | | 1.811.616 | | | | | | | |
| 13APP001 | Oostelijke Randweg fase 2 | Pijnacker-Nootdorp | VMWS | 5.000.000 | 3.750.000 | | 1.250.000 | | | | | | |
| HEHEW02866 | Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III | Hellevoetsluis | VMWS | 5.450.000 | 4.360.000 | 1.090.000 | | | | | | | |
| 18WNR0438 | Reconstructie IJsselmondse knoop | GR Nieuw Reijerwaard | VMWS | 5.250.000 | | | 2.625.000 | 2.625.000 | | | | | |
| 18WRO0418 | H6-weg | Rotterdam | VMWS | 8.600.000 | | 4.300.000 | 4.300.000 | | | | | | |
| 17FDH0226 | Fietsviaduct A4 bij Ypenburg | Den Haag | FKM | 8.888.500 | 4.444.250 | 2.222.125 | 2.222.125 | | | | | | |
| 18FPR0380 | Fietstunnel station Delft Zuid (incl. indexering) | ProRail | FKM | 7.840.000 | 7.400.000 | 440.000 | | | | | | | |
| | Stadstram | MRDH | OV | 13.720.600 | 12.111.865 | 1.100.000 | 508.735 | | | | | | |
| | Brandveiligheid metrostations | MRDH | OV | 12.000.000 | 10.000.000 | 2.000.000 | | | | | | | |
| | Tramlijn 1 | MRDH | OV | 14.500.000 | 622.486 | 6.164.200 | 5.000.000 | 2.713.314 | | | | | |
| | Samenloop RandstadRail | MRDH | OV | 10.000.000 | | 1.000.000 | 4.000.000 | 3.000.000 | 2.000.000 | | | | |
| | Hart van Zuid | Rotterdam | OV | 12.000.000 | | 6.000.000 | | 6.000.000 | | | | | |
| | Bedieningsovereenkomst station Bleizo (incl. raming indexering) | NS | OV | 5.800.000 | | 5.800.000 | | | | | | | |
| | Aansluiting 4-sporigheid Schiedam | MRDH | OV | 7.500.000 | | 2.500.000 | 2.500.000 | 2.500.000 | | | | | |
| | HOV baan naast Rotterdamsebaan | Den Haag | OV | 13.400.000 | | | | | | 13.400.000 | | | |
| | A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering, BTW en bijdrage PZH) | Den Haag | VMWS | 17.975.206 | | | | | 17.975.206 | | | | |
| | A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering, BTW en bijdrage I&W) | Rijswijk | VMWS | 25.338.567 | | | | | 4.900.000 | | 20.438.567 | | |
| | Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland (ex aanmeldingen/beschikkingen) | MRDH | VMWS | 22.745.455 | 3.136.870 | 19.608.585 | | | | | | | |
| | (*) = voorheen onderdeel van NRR (**) = inclusief toekomstige prijspeilcorrecties | | | **1.509.348.274** | **876.716.476** | **304.579.283** | **178.411.892** | **83.915.707** | **24.875.206** | **13.400.000** | **27.449.711** | **0** | **0** |

## *Bijlage B1 Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger*

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten per 1 januari 2019.
De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de MRDH-gemeenten, en vervolgens per andere subsidieontvanger.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

| Aanvrager | Project nr. | Project | Cat. | Verplichting | Beschikking |
|---|---|---|---|---|---|
| Albrandswaard | 17VAD0292 | Afwaardering Albrandswaardseweg | VV | 43.500 | 04-12-2017 |
| Albrandswaard | 18EAL0420 | Schoolomgeving Don Boscoschool - Albrandswaard | VV | 75.500 | 24-09-2018 |
| Albrandswaard | 18VAL0465 | Schoolomgeving Portland - Albrandswaard | VV | 18.000 | 07-01-2019 |
| **Totaal Albrandswaard** | | | | **137.000** | |
| Barendrecht | 17FBA0288 | Plaatsing fietsvoorzieningen OV-verbinding Carnisselande Barendrecht naar Rotterda | FKM | 61.500 | vaststelling |
| Barendrecht | 17EBA0298 | Verkeerseducatie Barendrecht 2017 | VV | 18.500 | 20-12-2017 |
| Barendrecht | 17FBA0291 | Snelfietsroute F16 Bedrijventerrein oost | FKM | 125.000 | 23-01-2018 |
| Barendrecht | 18VBA0401 | Verkeersveiligheid Portlandse Baan | VV | 227.500 | 08-11-2018 |
| Barendrecht | 18KBA0441 | Herinrichting entree fietsenstalling station Barendrecht | FKM | 46.000 | 11-09-2018 |
| Barendrecht | 18PBA0482 | P+R NS Station Barendrecht | FKM | 128.000 | 07-02-2019 |
| Barendrecht | 18FBA0491 | Fietstunnel station Barendrecht | FKM | 221.500 | 07-02-2019 |
| Barendrecht | 18EBA0494 | Verkeerseducatie 2018 Barendrecht | VV | 11.000 | 30-01-2019 |
| **Totaal Barendrecht** | | | | **839.000** | |
| Brielle | 17EBR0213 | Risico's van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer (Totally Traffic) | VV | 3.000 | 07-08-2017 |
| **Totaal Brielle** | | | | **3.000** | |
| Capelle aan den IJssel | 18VCA0388 | Kruisingen en fietspad Rivierweg | VV | 446.500 | vaststelling |
| Capelle aan den IJssel | 18FCA0392 | Fietspad Slotlaan - nieuwe route | FKM | 167.500 | 16-07-2018 |
| Capelle aan den IJssel | 18VCA0405 | Verbetering verkeersveiligheid scholen Lijstersingel | VV | 84.500 | 16-08-2018 |
| Capelle aan den IJssel | 18VCA0424 | Schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg - Capelle aan den IJssel | VV | 125.000 | 13-08-2018 |
| **Totaal Capelle aan den IJssel** | | | | **823.500** | |
| Delft | 15MDT001 | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Delft | VMWS | 302.920 | 26-08-2015 |
| Delft | 16VDE0153 | Herinrichting Julianalaan (westzijde) | VV | 39.000 | vaststelling |
| Delft | 16ODE0163 | Herinrichting Reinier de Graafweg | VMWS | 3.062.111 | 21-06-2017 |
| Delft | 17VDE0257 | Kruising St. Jorisweg / Bonairestraat | VV | 9.825 | 06-09-2017 |
| Delft | 17FDE0227 | 3e ondergrondse fietsenstalling CS | FKM | 956.750 | 20-09-2017 |

| Aanvrager | Project nr. | Project | Cat. | Verplichting | Beschikking |
|---|---|---|---|---|---|
| Delft | 17VDE0256 | Fietskruising Koepoortbrug / Oostsingel | VV | 24.000 | vaststelling |
| Delft | 17WDE0272 | Ombouw verkeerslichten naar iVRI's | VMWS | 272.000 | 10-10-2017 |
| Delft | 17WDE0316 | Uitbreiding opstelvakken Schoemakerstraat | VMWS | 76.000 | vaststelling |
| Delft | 17VDE0345 | Fietsstraat Van Foreestweg | FKM | 51.000 | 27-02-2018 |
| Delft | 18FDE0358 | Fietsstrook Havenstraat tegenrichting | FKM | 150.176 | 23-02-2018 |
| Delft | 18VDE0361 | Fietsoversteken Voorhofdreef | VV | 60.000 | 03-07-2018 |
| Delft | 18VDE0362 | Fietspad Buitenwatersloot | FKM | 46.000 | 04-12-2018 |
| Delft | 18WDE0372 | Verbeteren autobewegwijzering Delft | VMWS | 60.000 | 02-05-2018 |
| Delft | 18FDE0378 | Fietsstraat Abtwoudseweg en Zuideinde/Hooikade (BBV) | FKM | 330.750 | 03-07-2018 |
| Delft | 18MDE0379 | Beatrixlaan-Van Foreestweg (BBV) | VMWS | 799.000 | 29-05-2018 |
| Delft | 18VDE0452 | Verbeteren verkeersveiligheid Zeeheldenbuurt - Jaffalaan | VV | 47.000 | 26-09-2018 |
| Delft | 18FDE0464 | Fietspad Popta-Mercuriusstraat | FKM | 127.000 | 04-12-2018 |
| **Totaal Delft** | | | | **6.413.532** | |
| Den Haag | 12MDG004 | DVM Zuidvleugel maatregel 27a1, 27d en 27e | VMWS | 1.025.242 | 26-04-2013 |
| Den Haag | 14FDG006 | Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren | FKM | 2.450.000 | 08-10-2014 |
| Den Haag | 15FDG006 | Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a) | FKM | 1.213.695 | 20-04-2015 |
| Den Haag | 15FDG007 | Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld | FKM | 1.168.067 | 18-05-2016 |
| Den Haag | 16FDH0033 | Toeleidend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg | FKM | 250.000 | 04-08-2016 |
| Den Haag | 16FDH0115 | Verbeteren fiets sterroute Scheveningen | FKM | 1.385.467 | 07-12-2016 |
| Den Haag | 16KDH0004 | Knooppuntontwikkeling DH-CS fietsparkeren Koninging Julianaplein (BB1) | FKM | 962.198 | 21-09-2016 |
| Den Haag | 16MDH0034 | DVM Verkeerscentrales Den Haag | VMWS | 1.147.202 | 10-08-2016 |
| Den Haag | 17PDH0240 | P&R Haaglanden (HGL-BBV-005a) | FKM | 771.000 | 08-08-2017 |
| Den Haag | 17WDH0346 | Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Den Haag | VMWS | 391.000 | 17-05-2018 |
| Den Haag | 17VDH0347 | Kempstraat | VV | 228.000 | vaststelling |
| Den Haag | 17FDH0353 | Fietsvoorzieningen Stationsweg en Wagenstraat (sterfietsroute Rijswijk) | FKM | 375.000 | 13-03-2018 |
| Den Haag | 17FDH0354 | Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag-Spoorwijk (HGL BBV 006/4) | FKM | 189.233 | 18-06-2018 |
| Den Haag | 18FDH0369 | Vrijliggend fietspad Madesteinweg | FKM | 1.910.000 | 17-10-2018 |
| Den Haag | 18VDH0370 | Noordwestelijke hoofdroute  Vrijenhoeklaan-Sportlaan | VV | 1.213.000 | 11-07-2018 |
| Den Haag | 18VDH0390 | Blackspot Gouveneurlaan - Genestetlaan | VV | 160.500 | 09-08-2018 |
| Den Haag | 18FDH0412 | Fietsvoorzieningen Vlaskamp | VV | 626.000 | 24-09-2018 |
| Den Haag | 18VDH0423 | Schoolomgevingen 2018 Den Haag | VV | 25.500 | 24-09-2018 |
| Den Haag | 18PDN0430 | P&R Forepark | FKM | 4.386.000 | 26-09-2018 |
| Den Haag | 18VDH0434 | Noordwestelijke hoofdroute Segbroeklaan | VV | 540.500 | 04-12-2018 |
| Den Haag | 18EDH0447 | Verkeerseducatie 2018 Den Haag | VV | 160.500 | 17-12-2019 |
| Den Haag | 18VDH0463 | Blackspot Hobbemastraat-Paletplein-Vaillantlaan | VV | 46.000 | 21-12-2018 |
| Den Haag | 18FDH0471 | Fietsvoorzieningen Van Alkemadelaan - Wassenaarseweg | FKM | 320.000 | 04-02-2019 |
| Den Haag | 18KDH0487 | KTA 6.1 Fietsparkeervoorzieningen bij OV | FKM | 124.000 | 10-12-2018 |
| Den Haag | 18VDH0488 | Blackspot Erasmusweg-Poeldijkseweg | VV | 48.000 | 04-12-2018 |
| **Totaal Den Haag** | | | | **21.116.103** | |

| Aanvrager | Project nr. | Project | Cat. | Verplichting | Beschikking |
|---|---|---|---|---|---|
| Hellevoetsluis | 16VHE0172 | 30 km/uur-zone Bloemen en Plantenbuurt | VV | 18.750 | 08-02-2017 |
| Hellevoetsluis | 17VHE0253 | subsidie 30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt | VV | 11.500 | 04-12-2017 |
| Hellevoetsluis | 18EHE0410 | School op SEEF 2018 Hellevoetsluis | VV | 7.720 | 05-10-2018 |
| **Totaal Hellevoetsluis** | | | | **37.970** | |
| Krimpen a/d IJssel | KYKYD03047 | Optimaliseren Algeracorridor, monitoring (BB46) | VMWS | 27.500 | 26-10-2015 |
| Krimpen a/d IJssel | 18VKR0419 | Verbeteren verkeersveiligheid Lekdijk | VV | 580.500 | 21-08-2018 |
| **Totaal Krimpen a/d IJssel** | | | | **608.000** | |
| Lansingerland | LALAV03071 | 30km/u-zone Pastoor Verburghweg/Noordersingel | VV | 31.500 | vaststelling |
| Pijnacker-Nootdorp | 17FPN0271 | Fietspad Verlengde Hoogseweg (HGL-BBV-006) | FKM | 272.342 | 28-11-2017 |
| Lansingerland | 18FLA0421 | Verlichting Landscheidingsfietspad | FKM | 322.000 | 20-11-2018 |
| Lansingerland | 18VLA0359 | Planetenweg/Oostersingel | VV | 56.000 | 11-04-2018 |
| **Totaal Lansingerland** | | | | **681.842** | |
| Leidschendam-Voorburg | 16MLV0012 | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Leidschendam-Voorburg (BB27f) | VMWS | 134.945 | 02-05-2016 |
| Leidschendam-Voorburg | 16VLV0150 | Duurzaam Veilig bij herinrichten Rembrandtlaan | VMWS | 23.250 | 17-01-2017 |
| Leidschendam-Voorburg | 17FLV0243 | Sterroute Voorburg/CBS | FKM | 175.042 | vaststelling |
| Leidschendam-Voorburg | 17FLV0289 | Fietspaden Mgr. Van Steelaan | FKM | 40.000 | 13-03-2018 |
| Leidschendam-Voorburg | 17KLV0301 | Oversteekplaats Parkweg-Franse Kerkstraat | VV | 23.751 | vaststelling |
| Leidschendam-Voorburg | 17WLV0317 | Verbindingsweg Stompwijk | VMWS | 539.500 | 19-03-2018 |
| Leidschendam-Voorburg | 17VLV0331 | Herinrichting Nieuwstraat | VV | 75.000 | 30-01-2018 |
| Leidschendam-Voorburg | 18DLV0366 | iVRI's Leidschendam-Voorburg 5 stuks | VMWS | 119.000 | 03-04-2018 |
| **Totaal Leidschendam-Voorburg** | | | | **1.130.488** | |
| Maassluis | 17PMA0235 | P+R halte Steendijkpolder en Maassluis West (RTD-BBV-023) | FKM | 503.500 | 15-06-2017 |
| Maassluis | 17KMA0236 | Fietsstalling halte Steendijkpolder Hoekse Lijn | FKM | 102.000 | 15-06-2017 |
| **Totaal Maassluis** | | | | **605.500** | |
| Midden-Delfland | 08TMD001 | Bushaltes Midden-Delfland cluster 1 | OV | - | vaststelling |
| Midden-Delfland | 15FMD002 | Fietsstraat Beresteyn | FKM | 92.500 | 16-01-2016 |
| Midden-Delfland | 16MMD0014 | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Midden-Delfland (BB27f) | VMWS | 18.252 | 02-05-2016 |
| Midden-Delfland | 17VMD0277 | Oversteek Lotsweg bij Woudseweg | VV | 56.250 | 02-05-2016 |
| **Totaal Midden-Delfland** | | | | **167.002** | |
| Nissewaard | 18VNI0473 | Verkeerveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2018 | VV | 25.000 | 04-02-2019 |
| Nissewaard | 18MNI0501 | KTA-9 ITS, dynamische verwijzing P+R Nissewaard | VV | 16.618 | 01-02-2019 |
| **Totaal Nissewaard** | | | | **25.000** | |
| Pijnacker-Nootdorp | 14FPP005 | 30 km-zone Pijnacker-Noord | FKM | 375.000 | 24-09-2014 |
| Pijnacker-Nootdorp | 16FPN0025 | Fietsproject Ruyven - Zuidpolder | FKM | 381.250 | 13-10-2016 |
| Pijnacker-Nootdorp | 16FPN0017 | Fietspad Virulypad F227.5 | FKM | 420.500 | 31-03-2017 |
| Pijnacker-Nootdorp | 17VPN0247 | 30 km/u-zone Berken-en Bomenbuurt | VV | 55.140 | 04-09-2017 |
| Pijnacker-Nootdorp | 17FPN0285 | Verkeersveiligheidsmaatregelen Pijnacker-Nootdorp | VV | 30.000 | 23-01-2018 |
| Pijnacker-Nootdorp | 18FPN0475 | Fietspad Keijzershof fase 2 definitief | FKM | 154.000 | 24-01-2019 |
| Pijnacker-Nootdorp | 18WPN0484 | Verbetering aansluiting N470/Laan van Ruyven | VMWS | 171.500 | 05-02-2019 |
| **Totaal Pijnacker-Nootdorp** | | | | **1.587.390** | |

| Aanvrager | Project nr. | Project | Cat. | Verplichting | Beschikking |
|---|---|---|---|---|---|
| Ridderkerk | 17ERI0278 | Verkeerseducatie Ridderkerk 2017 | VV | 6.500 | 09-10-2017 |
| Ridderkerk | 18ERI0480 | Verkeerseducatie Ridderkerk 2018 | VV | 5.000 | 22-01-2019 |
| **Totaal Ridderkerk** | | | | **6.500** | |
| Rotterdam | 16FRO0171 | Verbeteren fietsverbinding Centrumas (RTD-BBV-006) | FKM | 649.000 | 17-03-2017 |
| Rotterdam | 16KRO0065 | Plaatsen van fietsvoorzieningen bij OV Halte Coolhaven | FKM | 62.500 | 10-02-2017 |
| Rotterdam | 16ORO0073 | OV- knooppunt Blaak (RTD-BBV-032) | OV | 218.000 | 21-09-2016 |
| Rotterdam | 16VRO0130 | Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat | VV | 101.500 | 22-12-2016 |
| Rotterdam | 16VRO0132 | Blackspot Rosestraat-Vuurplaat | VV | 70.750 | 10-01-2017 |
| Rotterdam | 17KRO0199 | Fietstrommels 2017 | FKM | 86.500 | 17-05-2017 |
| Rotterdam | 17PRO0252 | Uitbreiden en verplaatsen P&R Hoek van Holland Haven | FKM | 992.000 | 20-09-2017 |
| Rotterdam | 17FRO0263 | Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Oosterflank (RTD-BBV-019) | FKM | 46.500 | 10-10-2017 |
| Rotterdam | 17FRO0265 | Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Schenkel (RTD-BBV-019) | FKM | 86.000 | 10-10-2017 |
| Rotterdam | 17KRO0267 | Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Graskruid (RTD-BBV-019) | FKM | 60.000 | 10-10-2017 |
| Rotterdam | 17KRO0268 | Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Slinge (RTD-BBV-019) | FKM | 76.000 | 10-10-2017 |
| Rotterdam | 17KRO0269 | Plaatsing van fietsvoorzieningen bij OV halte Prinsenlaan (RTD-BBV-019) | FKM | 61.000 | 10-10-2017 |
| Rotterdam | 17KRO0270 | Plaatsing van fietsvoorz. bij OV halte Tussenwater (RTD-BBV-019) | FKM | 192.500 | 25-10-2017 |
| Rotterdam | 17FRO0290 | Fietsvoorziening bij openbaar vervoer halte Blijdorp (BBV) | FKM | 42.700 | 28-11-2017 |
| Rotterdam | 17FRO0295 | Centrumas fase 2 (RTD-BBV-006) | FKM | 920.000 | 24-01-2018 |
| Rotterdam | 17VRO0306 | Blackspot Gordelweg | VV | 24.250 | 29-01-2018 |
| Rotterdam | 17VRO0307 | Blackspot Rooseveltweg-MLKingweg rotonde | VV | 39.000 | 23-01-2018 |
| Rotterdam | 18VRO0308 | Blackspot Fairoaksbaan-Bovendijk | VV | 242.500 | 13-08-2018 |
| Rotterdam | 17VRO0309 | Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat | VV | 87.000 | 08-03-2018 |
| Rotterdam | 17FRO0310 | Fietsparkeren OV-haltes | FKM | 74.000 | 21-12-2017 |
| Rotterdam | 17VRO0311 | Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht | VV | 281.000 | 05-10-2018 |
| Rotterdam | 17FRO0313 | Plaatsing twee steigers watertaxi Rotterdam | FKM | 52.000 | 10-01-2018 |
| Rotterdam | 18FRO0376 | Doortrekken fietspad Terletpad naar RTH Airport | FKM | 55.250 | 12-09-2018 |
| Rotterdam | 18ORO0383 | Nieuwe bushaltes Hoek van Holland | OV | 25.500 | 10-07-2018 |
| Rotterdam | 18EVRO0435 | Verkeerseducatie Rotterdam 2018 | VV | 150.000 | 27-09-2018 |
| Rotterdam | 18FRO0446 | Fietssuggestiestroken Linker Rottekade | FKM | 73.000 | 17-10-2018 |
| Rotterdam | 18MRO0450 | Adaptief Filemanagementsysteem Maastunnel | VMWS | 2.669.683 | 19-12-2018 |
| Rotterdam | 18FRO0472 | Fietsroute Groene Verbinding, Krabbendijkstraat | FKM | 207.000 | 24-01-2019 |
| Rotterdam | 18VRO0486 | Argonautenweg Jasonweg rotonde | VV | 151.000 | 24-01-2019 |
| Rotterdam | RDRDC02848 | P+R bewegwijz. op A- en N-wegen (QWRV) (herz) RDRD | VMWS | 446.200 | vaststelling |
| Rotterdam | RDRDV02391 | 30 km Groenenhagen RDRDV02391 | VV | 37.500 | 02-08-2011 |
| Rotterdam | RDRDV02517 | Blackspot Spinozaweg-Smeetlandseweg DRDV02517 | VV | 54.250 | vaststelling |
| Rotterdam | RDRDW02618 | Ontsluiting Nesselande 4e fase RDRDW02618 | VMWS | 500.000 | 21-12-2016 |
| **Totaal Rotterdam** | | | | **8.834.083** | |

| Aanvrager | Project nr. | Project | Cat. | Verplichting | Beschikking |
|---|---|---|---|---|---|
| Rijswijk | 17FRK0198 | Delftweg (BBV) | VV | 1.025.500 | 31-01-2018 |
| Rijswijk | 17VRK0260 | Verkeersveiligheid Generaal Spoorlaan | VV | 300.000 | 01-11-2017 |
| Rijswijk | 17KRK0280 | Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2 | FKM | 445.500 | 01-02-2018 |
| Rijswijk | 17TRK0302 | Bushalte Prinses Beatrixlaan lijn 51 | OV | 205.500 | 19-03-2018 |
| Rijswijk | 17FRK0328 | Sir Winston Churchilllaan (excl voorbereidingskosten PZH) (BBV) | FKM | 640.871 | 25-04-2018 |
| Rijswijk | 18TRK0360 | Bushaltes Esdoornstraat | OV | 111.000 | 19-06-2018 |
| Rijswijk | 18ERK0386 | Inrichten schoolzones 2018 Rijswijk | VV | 82.500 | 19-06-2018 |
| Rijswijk | 17MRW0342 | Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Rijswijk | VMWS | 187.000 | 19-03-2018 |
| **Totaal Rijswijk** | | | | **2.997.871** | |
| Schiedam | SCSCH03070 | Haltetoegankelijkheid Schiedam 2015 | OV | 10.000 | 11-05-2016 |
| Schiedam | SCSCC02610 | P+R Schieveste | FKM | 2.632.500 | |
| Schiedam | SCSCC03029 | P+R Schieveste | FKM | 450.000 | 22-12-2015 |
| Schiedam | 17FSC0212 | Reconstructie fietspad Westfrankelandsedijk (BBV RTD 041) | FKM | 281.500 | 06-06-2017 |
| Schiedam | 17WSC0188 | Aanlegsteigers watertaxi Schiedam (RTD-BBV-040) | OV | 210.500 | 17-05-2017 |
| Schiedam | 17FSC0296 | Fietspad Beatrixlaan - route 412 | FKM | 199.000 | 23-01-2018 |
| Schiedam | 17VSC0300 | Rotonde Westfrankelandsedijk - Admiraal De Ruyterstraat | VV | 646.000 | 26-03-2018 |
| Schiedam | 17VSC0303 | Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg | VV | 78.000 | 13-03-2018 |
| Schiedam | 17VSC0304 | Blackspot Nieuwe Damlaan - Mgr Nolenslaan | VV | 83.000 | 10-01-2018 |
| Schiedam | 17VSC0321 | Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat | VV | 134.000 | 13-03-2018 |
| Schiedam | 18MSC0462 | KTA 14 Pilot pendelvervoer havens Schiedam | VMWS | 56.333 | 10-12-2018 |
| Schiedam | 18FSC0468 | Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411 | FKM | 292.500 | 21-12-2018 |
| Schiedam | 18FSC0474 | Asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan - route 411 | FKM | 60.000 | 22-01-2019 |
| **Totaal Schiedam** | | | | **5.133.333** | |
| Vlaardingen | 17OVL0229 | Zuidelijke perrontoegang station Vlaardingen Centrum | OV | 135.000 | 22-03-2018 |
| **Totaal Vlaardingen** | | | | **135.000** | |
| Wassenaar | 16VWA0064 | Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig | FKM | 337.500 | 22-11-2016 |
| Wassenaar | 16FWA0063 | Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg | FKM | 187.500 | 13-09-2016 |
| Wassenaar | 18VWA0445 | Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar | VMWS | 51.000 | 10-12-2018 |
| **Totaal Wassenaar** | | | | **576.000** | |
| Westvoorne | 17VWV0284 | 30km/u-zone dorpscentrum Oostvoorne | VV | 15.000 | 04-12-2017 |
| **Totaal Westvoorne** | | | | **15.000** | |

| Aanvrager | Project nr. | Project | Cat. | Verplichting | Beschikking |
|---|---|---|---|---|---|
| Westland | 15MWD001 | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Westland (BB27f) | VMWS | 19.375 | vaststelling |
| Westland | 17FWE0195 | Fietspad Groene Schakel woonrijp maken | FKM | 34.185 | 06-06-2017 |
| Westland | 17FWE0251 | Snelfietspad Kerkstraat en de Heulweg (BBV) | FKM | 293.118 | 08-08-2017 |
| Westland | 17VWE0238 | Aanpassen Middenweg Boomawatering | VV | 315.445 | 08-09-2017 |
| Westland | 17FWE0195 | Fietspad Groene Schakel woonrijp maken | FKM | 34.185 | 06-06-2017 |
| Westland | 17VWE0234 | N223-Noordlierweg/Oostbuurtseweg, incl. verbreding Noordlierweg | VMWS | 157.500 | 20-09-2017 |
| Westland | 17VWE0323 | School-thuisroute 4e fase Van lennepstraat 's-Gravenzande | VV | 47.000 | 23-02-2018 |
| Westland | 17VWE0330 | Aanpassingen kruispunt Kruisbroekweg / Kruisweg | VMWS | 165.000 | 08-03-2018 |
| Westland | 17VWE0334 | School-thuisroute 4e fase Sportlaan De Lier | VV | 85.201 | 25-04-2018 |
| Westland | 17VWE0343 | Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan | VV | 454.500 | 21-08-2018 |
| Westland | 17VWE0344 | Reconstructie kruispunt Haagweg / Molenweg | VV | 500.000 | 06-07-2018 |
| Westland | 18FWE0477 | Bewaakte fietsenstalling Verdilaan | FKM | 59.000 | 22-01-2019 |
| Westland | 18FWE0483 | Fietspad van de "Oostelijke Randweg" te De Lier | FKM | 695.500 | 22-01-2019 |
| **Totaal Westland** | | | | **2.860.009** | |
| Zoetermeer | 16FZO0050 | Nachtnet Fiets | FKM | 230.013 | 10-01-2017 |
| Zoetermeer | 16VZO0125 | Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan | VV | 176.592 | 10-01-2017 |
| Zoetermeer | 16MZO0035 | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Zoetermeer | VMWS | 222.454 | 16-08-2016 |
| Zoetermeer | 17MZO0264 | Aanpassen fietspaden rotonde Van Stolberglaan/ Paltelaan | VV | 100.000 | 29-08-2017 |
| Zoetermeer | 17EZO0245 | Fietslessen groepen 4 en 6 basisscholen 2017/2018 | VV | 18.500 | vaststelling |
| Zoetermeer | 17FZO0262 | Inrichten schoolzones | VV | 100.000 | 11-09-2017 |
| Zoetermeer | 17VZO0261 | Reconstructie schoolomgeving Annie M.G. Schmidtschool aan de Nesciohove | VV | 100.000 | 18-09-2017 |
| Zoetermeer | 17OZO0218 | RandstadRailhalte Stadhuis | OV | 876.500 | 25-10-2017 |
| Zoetermeer | 17FZO0281 | Snelfietsroute Midden-Delfland-Delft-Pijnacker-Zoetermeer HGL-BBV-006/1 | FKM | 668.000 | 07-02-2018 |
| Zoetermeer | 17FZO0286 | Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat) | FKM | 37.500 | 18-12-2017 |
| Zoetermeer | 17FZO0287 | Rondje Meerpolder | FKM | 125.000 | 18-12-2017 |
| Zoetermeer | 17WZO0305 | Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg) | VMWS | 150.000 | 20-12-2017 |
| Zoetermeer | 17FZO0321 | 1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden | FKM | 47.000 | 18-12-2017 |
| Zoetermeer | 17FZO0336 | Afronden project bromfietsers op de rijbaan | FKM | 24.500 | 29-01-2018 |
| Zoetermeer | 17FZO0337 | Aanpassen fietsoversteek 3e Stationsstraat/Pigmentsingel | FKM | 14.000 | 23-04-2018 |
| Zoetermeer | 18VZO0367 | Verkeersveiligheid winkelcentra | VV | 75.000 | 16-07-2018 |
| Zoetermeer | 18VZO0368 | Reconstructie Franklinstraat-Wattstraat | VV | 95.000 | 25-04-2018 |
| Zoetermeer | 18OZO0373 | Bleizo HOV-baan | OV | 1.467.910 | 13-06-2018 |
| Zoetermeer | 18EZO0396 | Fietsalert | VV | 8.400 | vaststelling |
| Zoetermeer | 18OZO0449 | Kleine maatregelen openbaar vervoer | OV | 110.000 | 20-11-2018 |
| Zoetermeer | 18EZO0507 | Praktische fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2018/2019 Zoetermeer | VV | 21.500 | 07-02-2019 |
| **Totaal Zoetermeer** | | | | **4.667.869** | |
| **Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten** | | | | **59.400.991** | |

| Aanvrager | Project nr. | Project | Cat. | 04-01-2018 | um beschikking |
|---|---|---|---|---|---|
| De Verkeersonderneming | SRVOF03052 | Voorbereidingskosten netwerkversterkingen (BBV) | VMWS | 1.212.777 | 01-10-2015 |
| De Verkeersonderneming | SRVOX02675 | Werknemersaanpak (BB) SRVOX02675 | VMWS | 682.000 | 21-05-2013 |
| De Verkeersonderneming | SRVOD02818 | ITS Rotterdam (BB41) SRVOD02818 | VMWS | 696.500 | 01-10-2015 |
| De Verkeersonderneming | SRVOX03007 | Aanpak bezoeken 2015-2017 (2015) (BBV) | VMWS | 345.000 | 02-06-2015 |
| De Verkeersonderneming | 17VWO0352 | Spitsreductie vrachtverkeer (BB)". | VMWS | 316.513 | 18-02-2018 |
| De Verkeersonderneming | 17VVO0237 | HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV) | VMWS | 241.300 | 29-11-2017 |
| De Verkeersonderneming | 16MVL0055 | Campagne Filedier 2015-2017 (2016/2017) (BBV) | VMWS | 35.000 | 23-09-2016 |
| De Verkeersonderneming | 16MVO0059 | Systeemsturing en ITS (BBV) | VMWS | 84.300 | 16-09-2016 |
| De Verkeersonderneming | 16MVO0119 | Beinvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014) | VMWS | 40.000 | 13-10-2016 |
| De Verkeersonderneming | 16MVO0060 | Moving Traffic A20 deelprj. onderz./ analyse (RTD-BBV-027) | VMWS | 75.625 | 23-09-2016 |
| De Verkeersonderneming | 16DVO0148 | PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling | VMWS | 662.500 | 28-12-2016 |
| De Verkeersonderneming | 16MVO0143 | Stimuleren rijgedrag stakeholders en doelgroepen RTD-BBV-031 | VMWS | 107.500 | 28-12-2016 |
| De Verkeersonderneming | 16DMR0068 | ITS BBV verkeersonderneming HGL-SGH-020 | VMWS | 38.975 | |
| De Verkeersonderneming | 17WVO0175 | Logistiek 2016 (RTD-BBV-008) | VMWS | 130.000 | 08-03-2017 |
| De Verkeersonderneming | 18OVO0389 | ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD) | OV | 421.250 | 28-06-2018 |
| De Verkeersonderneming | 18MVO0431 | KTA2 Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2018 in Rotterdam e.o. | VMWS | 1.521.226 | |
| De Verkeersonderneming | 18MVO0432 | KTA5.1 Gebruik Netwerken - Rijgedrag | VMWS | 651.804 | |
| De Verkeersonderneming | 18MVO0433 | KTA4 Logistieke Efficiency 2018 in Rotterdam e.o. | VMWS | 1.148.880 | |
| De Verkeersonderneming | 18MVO0439 | Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (deel 2018) (RTD-BBV-003) | VMWS | 3.650.000 | |
| De Verkeersonderneming | 18MVO0440 | Pva Logistiek deel 2017-2018 (BBV) | VMWS | 1.860.000 | |
| **Totaal De Verkeersonderneming** | | | | **13.921.150** | |
| Havenbedrijf Rotterdam | HBHBO03060 | Ponton Willemsbrug | OV | 800.000 | 17-02-2016 |
| Havenbedrijf Rotterdam | 16OHA0178 | Fietsvoetverbinding Schiedam-Heijplaat (RTD-BBV-007) | OV | 157.500 | 17-05-2017 |
| Havenbedrijf Rotterdam | 18MHA0377 | CAR routes gedeelte Suurhoffbrug Dintelhavenbrug RTD-BBV-028 | VMWS | 334.500 | 31-10-2018 |
| **Totaal Havenbedrijf Rotterdam** | | | | **1.292.000** | |
| HTM Personenvervoer N.V | 17OHT0293 | Planstudie Remise Haaglanden Zuid incl. haalbaarheidsstudie Remise Scheveninge | OV | 600.000 | |
| HTM Personenvervoer N.V | 18OHT0481 | Bushalte lijn 28 Norfolkterrein | OV | 51.500 | 04-12-2019 |
| **Totaal HTM exploitatie** | | | | **651.500** | |
| RET NV | REREM02762 | Stadstram voorfinanciering engineering | OV | 78.500 | |
| RET NV | REREO03056 | Voorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt | OV | 175.000 | |
| RET NV | 10TDG999 | HSE | OV | 55.390 | |
| RET NV | 16ORE0015 | Voorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt fase 2 | OV | 229.750 | |
| RET NV | 16ORE0029 | Aanpassen uitgangen metrostation Dijkzigt | OV | 2.345.250 | |
| RET NV | 16TRE0166 | Inhaalslag geleidelijnen Tramplushaltes Rotterdam | OV | 381.000 | |
| RET NV | 16ORE0177 | Proefbedrijf Hoekse Lijn | OV | 690.500 | |
| RET NV | 17ORE0200 | Toegankelijkheid stadstram Crooswijksestraat - Pijperstraat | OV | 481.000 | |
| RET NV | 17ORE0208 | Naamwijziging metrostation Meijersplein | OV | 70.750 | 21-04-2017 |
| RET NV | 17TRE0222 | Toegankelijke tramhaltes Pijperstr. Boezemstr. en Boezemsingel (Stadstram) | OV | 118.500 | |
| RET NV | 17ORE0223 | AED's op alle metrostations | OV | 97.000 | |

| Aanvrager | Project nr. | Project | Cat. | 04-01-2018 | um beschikking |
|---|---|---|---|---|---|
| RET NV | 17ORE0282 | sympathie-acties voor reizigers vervangend vervoer Hoekse lijn | OV | 147.500 | |
| RET NV | 18TRE0382 | Toegankelijke tramhaltes Zaagmolenstraat/Benthuizerstraat (Stadstram) | OV | 248.750 | 27-06-2018 |
| RET NV | 18TRE0394 | Toegankelijke tramhaltes linker Rottekade - Zaagmolenbrug (Stadstram) | OV | 165.250 | 03-07-2018 |
| RET NV | 18ORE0411 | Abri 2020 | OV | 30.000 | 30-08-2018 |
| RET NV | 18TRE0460 | Extra lift Metrostation Vijfsluizen Schiedam | OV | 587.000 | 17-10-2018 |
| RET NV | 180VRE0502 | R-net DRIS panelen Bleizo | OV | 33.000 | 13-12-2018 |
| RET NV | 180VRE0503 | R-net DRIS panelen Voorne-Putten | OV | 200.500 | 13-12-2019 |
| **Totaal RET NV** | | | | **6.134.640** | |
| ProRail | 14FDN001 | Uitbreiding fietsenstalling tranche ||| | FKM | 167.250 | 29-08-2016 |
| ProRail | 16KPR0047 | Fietsparkeren NS Laan van NOI | FKM | 505.000 | 29-08-2016 |
| ProRail | 16KPR0048 | Fietsparkeren NS Mariahoeve | FKM | 132.500 | 29-08-2016 |
| ProRail | 17FPR0283 | Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander | FKM | 52.500 | 25-10-2017 |
| ProRail | 17FPR0314 | Fietsparkeren NS station Zoetermeer oost | FKM | 223.000 | 11-04-2018 |
| **Totaal ProRail** | | | | **1.080.250** | |
| Provincie Zuid-Holland | 07VZH001 | Reconstructie N223 Duurzaam Veilig | VV | 2.917.158 | |
| Provincie Zuid-Holland | 15VZH001 | Rotonde Monster | FKM | 1.103.542 | 03-09-2015 |
| Provincie Zuid-Holland | 17FZH0255 | Middel Broekweg in Naaldwijk (BBV) | FKM | 409.059 | 08-08-2017 |
| Provincie Zuid-Holland | 17MZH0338 | Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (BBV) | OV | 532.500 | 25-04-2018 |
| Provincie Zuid-Holland | 18FZH0387 | Pieter Bregmanlaan (BBV) | FKM | 726.245 | 02-08-2018 |
| Provincie Zuid-Holland | 18WZH0384 | Centrale as Westland N213 (BB15) | VMWS | 1.997.450 | 17-10-2018 |
| Provincie Zuid-Holland | 18FZH0409 | Snelfietsroute F15 IJsselmonde | FKM | 500.000 | 21-11-2018 |
| Provincie Zuid-Holland | 18FZH0436 | Verlengde Velostrada | FKM | 858.500 | 21-11-2018 |
| **Totaal Provincie Zuid-Holland** | | | | **9.044.454** | |
| Rijkswaterstaat | RWRWR02894 | P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894 | FKM | 1.290.812 | 17-05-2017 |
| Rijkswaterstaat | 16DMR0068 | ITS BBV RWS/I&M blauwe golf/incidenten (BBV Haaglanden) | VMWS | 65.488 | |
| **Totaal Rijkswaterstaat Z-H** | | | | **1.356.300** | |
| Gemeente Alblasserdam | 16FAD0028 | Koppeling Beneden Merwede fietsroute aan BAR-fietsroute (RTD-BBV-020) | FKM | 329.000 | vaststelling |
| Gemeente Leiden | 16DDN0141 | Project DVM Zuidvleugel (aansluiten verkeersregelinstallaties op netwerkmanagemen | VMWS | 155.500 | 10-01-2017 |
| Gemeente Leiden | 17FLD0210 | Plesmanlaan noordzijde/Bio Science Park (BBV) | FKM | 1.452.488 | vaststelling |
| Gemeente Leiden | 18OLD0374 | Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (Leiden) (BBV) | OV | 304.677 | 18-06-2018 |
| Gemeente Leiden | 18FLD0402 | Deelfietssysteem Biosciencepark (BBV) | FKM | 54.000 | 24-09-2018 |
| Provincie Gelderland | 16DMR0068 | ITS BBV Evenementen HGL-SGH-020 | VMWS | 64.670 | |
| Provincie Gelderland | 16DMR0068 | ITS BBV informatiediensten provincie Gelderland HGL-SGH-020 | VMWS | 471.974 | |
| Provincie Gelderland | 16DMR0068 | ITS BBV provincie Gelderland HGL-SGH-020 | VMWS | 29.659 | |
| Provincie Groningen | 16DMR0068 | ITS BBV Groningen/Assen HGL-SGH-020 | VMWS | 59.351 | |
| Provincie Utrecht | 16DMR0068 | ITS BBV provincie Utrecht HGL-SGH-020 | VMWS | 668.285 | |
| Hoogheemraadschap van Rijnland | 17FRL0180 | Fietspaden Nieuwe Driemanspolder | FKM | 540.000 | 27-11-2017 |
| **Totaal Overige overheden** | | | | **4.129.604** | |

| Aanvrager | Project nr. | Project | Cat. | | datum beschikking |
|---|---|---|---|---|---|
| ADVOSS Verkeersveiligheid | 17EDN0355 | Accountmanager Totally Traffic 2018 | VV | 264 | |
| ADVOSS Verkeersveiligheid | 17EDN0425 | Accountmanager Totally Traffic 2018-2020 | VV | 17.686 | |
| Bureau Leefstijl | 18EDE0364 | Raamcontract TotallyTraffic 2018 | VV | 1.003 | |
| Johan Cahuzak | 17EDN0356 | Raamcontract Totally Traffic 2018 | VV | 6.054 | |
| Heer Otto | 18EDN0395 | PatsBoem! Totally Traffic 2018 | VV | 3.350 | |
| Heer Otto | 18EDN0416 | PatsBoem! Totally Traffic | VV | 13.800 | |
| OnderwijsAdvies | 03VSH003 | Verkeersleerkracht/Onderwijsadvieseur | VV | 13.979 | |
| OnderwijsAdvies | 16EMR0046 | Verkeerseducatie 0-12 jaar Haaglanden 2016-2017 | VV | 72.165 | |
| OnderwijsAdvies | 18EDE0393 | Jouw route | VV | 650 | |
| OnderwijsAdvies | 18EDN0404 | Verkeersprojecten SGH 2018-2019 | VV | 28.267 | |
| OnderwijsAdvies | 18EDN0426 | TotallyTraffic en Jouw Route | VV | 2.548 | |
| OnderwijsAdvies | 18EDN0466 | Inzet verkeersleerkracht SoS | VV | 123.850 | |
| R. Wittenberg (Verkeerseducatie) | 17EDN0242 | Jouw Route | VV | 1.130 | |
| Stichting TeamAlert | 17EDN0327 | Raamcontract Totally Traffic 2018 | VV | 1.605 | |
| VVN | 18EDE0363 | Raamcontract ORS 2018 | VV | 25.723 | |
| VVN | 18EDN0453 | Dodehoek projecten 2018-2019 (sep.2018 t/m jul. 2019) | VV | 19.750 | |
| SZH | 18EDN0398 | Inzet Iva's | VV | 4.500 | |
| SRYD | 18EDN0397 | Inzet campagneteams BoB | VV | 12.700 | |
| DON Opleidingen | 18EDN0429 | Dodehoek projecten 2018-2019 (sep.2018 t/m jul. 2019) | VV | 39.512 | |
| Flyover | 18EDN0427 | Dodehoek projecten 2018-2019 (sep.2018 t/m jul. 2019) | VV | 16.416 | |
| Wortelboer Rij-opleidingen | 18EDN0428 | Dodehoek projecten 2018-2019 (sep.2018 t/m jul. 2019) | VV | 42.248 | |
| **Totaal verkeerseducatie** | | | | **447.200** | |
| VNO NCW West | 16MMR0001d | SGH-BBV-001a Mobiliteitsmakelaar en communicatieprofessional (1e hlft 2018) | VMWS | 41.561 | 19-02-2018 |
| VNO NCW West | 18MDN0422 | KTA 2018 werkgeversaanpak | VMWS | 131.020 | 09-10-2018 |
| VNO NCW West | 19MDN0523 | KTA 2019 Gedrag, werkgevers en logistiek Bereikbaar Haaglanden en Rijnland | VMWS | 997.500 | 24-01-2019 |
| Diversen | 16MMR0002 | Logistieke efficiency BBV Haaglanden | VMWS | 28.504 | |
| Diversen | 16MMR0085 | gedragsverandering BBV Haaglanden | VMWS | 63.030 | |
| Diversen | 18MMR0414 | KTA 2018 gedragsaanpak | VMWS | 51.435 | |
| Diversen | 19MMR0524 | KTA 2019 OV probeerpassen | VMWS | 600.000 | |
| Bereik! | 18DBK0492 | KTA 2018 gedragsaanpak | VMWS | 52.729 | 18-12-2018 |
| Bereik! | 18DBK0493 | KTA 5.5 Verkeersvoorspeller | VMWS | 39.549 | 01-02-2019 |
| **Reisgedragsbeïnvloeding** | | | | **2.005.328** | |
| Rotterdam Airport Vastgoed | 18FDN0490 | Terletpad Airport RTH | FKM | 190.500 | 04-12-2018 |
| Haagse shuttle BV | 18WDN0512 | Haga Shuttle | VMWS | 656.000 | 30-01-2019 |
| **Totaal Diversen** | | | | **846.500** | |
| **Openstaande verplichtingen kleine projecten overige subsidieontvangers** | | | | **44.055.425** | |

## *Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2019*

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van 19 december 2018 onderstaande lijst met aanmeldingen goedgekeurd. De lijst is de stand van de aanmeldingen per 1 januari 2019. De indieners kunnen tot en met 31 oktober 2019 een subsidie aanvragen.

In het voorjaar van 2019 vragen we de gemeenten nieuwe aanmeldingen voor subsidie voor kleine projecten in te dienen. Voor kleine projecten wordt een budget opgenomen in de begroting 2020. In dit budget is rekening gehouden met verkeerseducatie. In de nazomer van 2019 worden de aanmeldingen beoordeeld en in december 2019 worden de subsidiabele projecten ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

| Aanvrager | Aanmelding | Project | Cat. | Investering | Max. subsidie | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Albrandswaard | jul-18 | Verkeerseducatie Albrandswaard 2019 | VV | 10.000 | 5.000 | 5.000 | | | |
| Albrandswaard | jul-18 | P+R verwijzing Albrandswaard | FKM | 50.000 | 25.000 | 25.000 | | | |
| Albrandswaard | jul-18 | Fietsstraat Hoogvlietse Kerkweg | VV | 200.000 | 100.000 | 100.000 | | | |
| **Totaal Albrandswaard** | | | | | **130.000** | **130.000** | | | |
| Barendrecht | jul-18 | Bewegwijzering Station Barendrecht | FKM | 75.000 | 38.000 | 38.000 | | | |
| Barendrecht | jul-17 | Verbreding Fietspad Middeldijk | FKM | 40.600 | 20.500 | 20.500 | | | |
| Barendrecht | okt-18 | Verkeerseducatie 2019 Barendrecht | VV | 25.000 | 12.500 | 12.500 | | | |
| **Totaal Barendrecht** | | | | | **71.000** | **71.000** | | | |
| Brielle | | | | | | | | | |
| **Totaal Brielle** | | | | | | | | | |
| Capelle aan den IJsse | apr-15 | Fietsstalling metrohalte Slotlaan | FKM | 21.000 | 10.500 | 10.500 | | | |
| **Totaal Capelle aan den IJssel** | | | | | **10.500** | **10.500** | | | |
| Delft | jul-18 | Voorhofdreef | VV | 326.000 | 145.000 | 145.000 | | | |
| Delft | jul-18 | Zeeheldenbuurt fase 2 | VV | 99.500 | 50.000 | 50.000 | | | |
| Delft | jul-18 | Fietsstraat Parallelweg Van Foreestweg fase 2 | FKM | 168.840 | 84.500 | 84.500 | | | |
| **Totaal Delft** | | | | | **279.500** | **279.500** | | | |
| Den Haag | jul-17 | Verkeerseducatie 2019 Den Haag | VV | 332.500 | 166.500 | 166.500 | | | |
| Den Haag | jul-17 | Erasmusweg, deel Troelstrakade - Loevesteinlaan | VV | 2.500.000 | 500.000 | 500.000 | | | |
| Den Haag | jul-17 | Erasmusweg, deel Troelstrakade - Beresteinlaan | VV | 3.500.000 | 700.000 | 700.000 | | | |
| Den Haag | jul-17 | Hofzichtlaan | VV | 3.600.000 | 1.000.000 | 1.000.000 | | | |
| Den Haag | jul-17 | Laan van Eik en Duinen | VV | 1.000.000 | 300.000 | | 300.000 | | |
| Den Haag | jul-17 | Blackspot Maartensdijklaan – Hengelolaan | VV | 372.000 | 186.000 | 186.000 | | | |
| Den Haag | jul-18 | Kruispunt Scheveningseweg - prof. B.M. Teldersweg (NWHR 3.2) | VV | 2.600.000 | 1.000.000 | 1.000.000 | | | |
| Den Haag | jul-18 | NWHR 3.1 kruisingen: Houtrustbrug en President Kennedylaan | VV | 2.500.000 | 1.000.000 | 1.000.000 | | | |
| Den Haag | jul-18 | Rotonde Westduinweg - Schokkersweg | VV | 1.300.000 | 400.000 | 400.000 | | | |

| Aanvrager | Aanmelding | Project | Cat. | Investering | Max. subsidi | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Den Haag | jul-18 | Soestdijkseplein | VV | 2.000.000 | 700.000 | | 700.000 | | |
| Den Haag | jul-18 | Kruispunt Bezuidenhoutsew eg - Rijnstraat | VV | 2.800.000 | 1.000.000 | | 1.000.000 | | |
| Den Haag | jul-18 | Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schildersw ijk | VV | 2.600.000 | 675.000 | 675.000 | | | |
| Den Haag | jul-18 | Sterfietsroute Schildersw ijk - Moerw ijk | FKM | 5.000.000 | 2.000.000 | 2.000.000 | | | |
| Den Haag | jul-18 | Fietsvoorzieningen Spoorlaan-Westvlietw eg | FKM | 140.000 | 56.000 | 56.000 | | | |
| Den Haag | jul-18 | Fietsvoorzieningen Scheveningsew eg (sterfietsroute Binnenstad - Schev | FKM | 1.500.000 | 600.000 | 600.000 | | | |
| Den Haag | jul-18 | Blackspotaanpak Den Haag 2019 | VV | 860.000 | 215.000 | 215.000 | | | |
| Den Haag | jul-18 | Verkeersveiligheidsmaatregelen Westduinw eg (Statenlaan - van Bergens | VV | 221.100 | 111.000 | 111.000 | | | |
| Den Haag | jul-18 | Schoolomgeving Den Haag 2019 | VV | 250.000 | 125.000 | 125.000 | | | |
| Den Haag | jul-18 | Reconstructie Frederik Hendriklaan en Willem de Zw ijgerlaan | VV | 10.300.000 | 495.000 | 495.000 | | | |
| **Totaal Den Haag** | | | | | **11.229.500** | **9.229.500** | **2.000.000** | | |
| Hellevoetsluis | jul-18 | Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravensew eg | FKM | 1.491.973 | 746.000 | 746.000 | | | |
| Hellevoetsluis | jul-18 | Realisatie fietsenstallingen zeven R-Net haltes Hellevoetsluis *(programma* | OV | 459.886 | 230.000 | 230.000 | | | |
| Hellevoetsluis | jul-18 | Samenvoeging bushaltes Amnesty Internationallaan en Sportlaan *(progra* | OV | 252.279 | 252.500 | 252.500 | | | |
| **Totaal Hellevoetsluis** | | | | | **1.228.500** | **1.228.500** | | | |
| Krimpen aan den IJsse | jul-18 | Mobiliteitsverbetering Algeracorridor fase 1 en 2 | OV | 23.226.118 | 4.400.000 | 4.400.000 | | | |
| Krimpen aan den IJsse | jul-18 | Fietsenstalling nieuw e bustraverse | FKM | 160.000 | 80.000 | | 80.000 | | |
| Krimpen aan den IJsse | jul-18 | Fietsvoorzieningen van Algerabrug richting Krimpenerw aard | FKM | 5.669.751 | 2.835.000 | | 2.835.000 | | |
| Krimpen aan den IJsse | jul-18 | Nieuw e P+R Krimpen aan den Ijssel | FKM | 1.000.000 | 500.000 | | 500.000 | | |
| **Totaal Krimpen aan den Ijssel** | | | | | **7.815.000** | **4.400.000** | **3.415.000** | | |
| Lansingerland | jul-18 | Fietsveilige rotondes | VV | 2.000.000 | 1.000.000 | 1.000.000 | | | |
| Lansingerland | jul-17 | Fietspad Berkelsedijkje | FKM | 540.000 | 270.000 | 270.000 | | | |
| Lansingerland | jul-18 | Vervoerknoop Rodenrijs | FKM | 2.913.000 | 1.300.000 | 1.300.000 | | | |
| **Totaal Lansingerland** | | | | | **2.570.000** | **2.570.000** | | | |
| Leidschendam-Voorbu | okt-18 | Fietspaden Wijkerlaan – Rembrandtlaan | FKM | 488.000 | 244.000 | 244.000 | | | |
| **Totaal Leidschendam-Voorburg** | | | | | **244.000** | **244.000** | | | |
| Maassluis | jul-18 | iVRI Maasdijk - Wilgenlei, 2 locaties *(in programma KTA 2019)* | VMWS | | | | | | |
| **Totaal Maassluis** | | | | | **-** | **-** | | | |
| Midden-Delfland | jul-18 | Verlichting Weidepad Maasland | FKM | 70.000 | 35.000 | 35.000 | | | |
| Midden-Delfland | jul-18 | Fietsvoorzieningen halte Schoolstraat Den Hoorn | FKM | 15.000 | 7.500 | 7.500 | | | |
| **Totaal Midden-Delfland** | | | | | **42.500** | **42.500** | | | |
| Nissew aard | jul-17 | Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissew aard 2019 en 2020 | VV | 100.000 | 50.000 | 25.000 | 25.000 | | |
| Nissew aard | jul-17 | Fietspad Borgtw eg | FKM | 197.500 | 99.000 | 99.000 | | | |
| Nissew aard | jul-18 | Fietsparkeren metrostation De Akkers | FKM | 244.000 | 100.000 | 100.000 | | | |
| **Totaal Nissew aard** | | | | | **249.000** | **224.000** | **25.000** | | |

| Aanvrager | Aanmelding | Project | Cat. | Investering | Max. subsidi | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pijnacker-Nootdorp | jul-18 | Verkeersveiligheidsmaatregelen Vlielandsew eg | VV | 240.000 | 75.000 | | 75.000 | | |
| Pijnacker-Nootdorp | jul-18 | Rood asfalt fietspad Delftsestraatw eg | FKM | 400.000 | 200.000 | 200.000 | | | |
| Pijnacker-Nootdorp | jul-18 | Verkeerseducatiepakket Verkeerslokaal | VV | 21.100 | 11.000 | 11.000 | | | |
| Pijnacker-Nootdorp | jul-18 | Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenw eg | VV | 200.000 | 100.000 | 100.000 | | | |
| Pijnacker-Nootdorp | jul-18 | Verkeersveiligheid Oranjeplein | VV | 150.000 | 75.000 | 75.000 | | | |
| Pijnacker-Nootdorp | jul-18 | Rood asfalt fietspad Vlielandsew eg en Katw ijkerlaan | FKM | 325.000 | 162.500 | | 162.500 | | |
| **Totaal Pijnacker-Nootdorp** | | | | | **623.500** | **386.000** | **237.500** | | |
| | | | | | | | | | |
| **Totaal Ridderkerk** | | | | | | | | | |
| Rijsw ijk | jul-17 | Fietspad Van Rijnw eg t/m Beatrixlaan (Rijsw ijkBuiten - Oude Zw ethpad) | FKM | 340.000 | 170.000 | 170.000 | | | |
| Rijsw ijk | jul-17 | Fietspad Lange Kleiw eg t/m fietstunnel spoor (Rijsw ijkBuiten - Oude Zw e | FKM | 340.000 | 170.000 | 170.000 | | | |
| Rijsw ijk | jul-17 | Fietstunnel fietspad Prinses Beatrixlaan - Lange Kleiw eg (onder spoor) | FKM | 4.300.000 | 2.150.000 | | 2.150.000 | | |
| Rijsw ijk | dec-15 | Fietsstraat Kloosterlocatie (Rijsw ijkBuiten - HPS Rijsw ijkBuiten) | FKM | 280.000 | 140.000 | | | 140.000 | |
| Rijsw ijk | jul-17 | Sterfietsroute Den Haag - Wateringse Veld - Sammersw eg | FKM | 1.310.000 | 655.000 | 655.000 | | | |
| Rijsw ijk | jul-18 | Opw aarderen fietsverbinding Steenlaan | FKM | 316.500 | 158.000 | 158.000 | | | |
| Rijsw ijk | jul-18 | Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchilllaan | FKM | 1.445.000 | 723.000 | 723.000 | | | |
| **Totaal Rijsw ijk** | | | | | **4.166.000** | **1.876.000** | **2.150.000** | **140.000** | |
| Rotterdam | jul-17 | Blackspot Dorpsw eg - Kromme Zandw eg | VV | 300.000 | 150.000 | 150.000 | | | |
| Rotterdam | jul-17 | Blackspot Pleinw eg - Mijnsheerenlaan | VV | 1.388.101 | 375.000 | | 375.000 | | |
| Rotterdam | jul-17 | Blackspot Heemraadsingel -Beukelsdijk | VV | 100.000 | 50.000 | 50.000 | | | |
| Rotterdam | jul-17 | Fietsparkeren Rotterdam CS | FKM | 6.000.000 | 1.100.000 | 1.100.000 | | | |
| Rotterdam | jul-17 | Blackspot Admiraal de Ruyterw eg-Jonker Fransstraat | VV | 580.000 | 275.000 | | 275.000 | | |
| Rotterdam | jul-18 | Blackspot Aveling bij McDonalds | VV | 75.596 | 38.000 | 38.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Blackspot Hillelaan - Brede Hilledijk | VV | 60.000 | 30.000 | | 30.000 | | |
| Rotterdam | jul-18 | Blackspot Laan op Zuid - Brede Hilledijk - Vuurplaat | VV | 50.000 | 25.000 | 25.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Blackspot Ringdijk - Wilgenlei | VV | 100.000 | 50.000 | 50.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Fietsmaatregelen Eendrachtsplein - Westersingel - Westblaak | FKM | 150.000 | 75.000 | 75.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Easypath Evenaar noordzijde | FKM | 150.000 | 50.000 | 50.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Fietsmaatregelen Groeninx van Zoelenlaan - Akkeroord | FKM | 100.000 | 50.000 | 50.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Fietsoversteek Groene Verbinding Charloisse Lagedijk | FKM | 200.000 | 100.000 | 100.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Fietsmaatregelen Kleiw eg - Uitw eg | FKM | 300.000 | 150.000 | 150.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Fietsstroken Kleiw eg w est | FKM | 100.000 | 50.000 | 50.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Fietspaden Molenvliet | FKM | 200.000 | 100.000 | 100.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Verbeteren fietsaansluiting Poelenburg - Kapelburg | FKM | 100.000 | 50.000 | 50.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Fietsstraat Poelenburg | FKM | 200.000 | 50.000 | 50.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Tw eerichtingen fietspad Stadhoudersw eg | FKM | 450.000 | 200.000 | 200.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Vrijliggend fietspad oprit Verlengde Willemsbrug | FKM | 750.000 | 375.000 | 375.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug | FKM | 350.000 | 175.000 | 175.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Uitbreiding fietsparkeren Coolhaven | FKM | 70.000 | 35.000 | 35.000 | | | |

| Aanvrager | Aanmelding | Project | Cat. | Investering | Max. subsidi | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rotterdam | jul-18 | Schoolomgeving Rotterdam 2019 | VV | 82.000 | 41.000 | 41.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Verkeerseducatie Rotterdam 2019 | VV | 200.000 | 100.000 | 100.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | Verkeersprojecten Hoek van Holland | FKM | 7.000.000 | 2.740.000 | 2.740.000 | | | |
| Rotterdam | jul-18 | VRI Kralingsezoom | VMWS | 402.000 | 201.000 | 201.000 | | | |
| Rotterdam | nov-18 | Onderdoorgang De Lugt | OV | 300.000 | 200.000 | 200.000 | | | |
| **Totaal Rotterdam** | | | | | **6.835.000** | **6.155.000** | 680.000 | | |
| Schiedam | apr-15 | Asfalteren fietspad Rotterdamsedijk - route 08 | FKM | 450.000 | 113.000 | 113.000 | | | |
| Schiedam | apr-15 | Schoolomgeving Schiedam 2019 | VV | 80.000 | 40.000 | 40.000 | | | |
| Schiedam | jul-18 | Uitbreiding fietsparkeren metrostations Schiedam | FKM | 40.400 | 20.000 | 20.000 | | | |
| Schiedam | jul-18 | Fietsenstalling station Schiedam Centrum | FKM | 1.200.000 | 450.000 | 450.000 | | | |
| Schiedam | jul-18 | P+R verwijzing station Schiedam Centrum | FKM | 338.000 | 169.000 | | 169.000 | | |
| **Totaal Schiedam** | | | | | **792.000** | **623.000** | 169.000 | | |
| Vlaardingen | jul-18 | Aanleg Rotonde Deltaweg- Van Beethovensingel | VV | 1.800.000 | 900.000 | 900.000 | | | |
| Vlaardingen | jul-18 | Fietsenstallingen Hoekse Lijn, zuidzijde stations Centrum en West | FKM | 50.000 | 25.000 | 25.000 | | | |
| **Totaal Vlaardingen** | | | | | **925.000** | **925.000** | - | | |
| Wassenaar | | | | | | | | | |
| **Totaal Wassenaar** | | | | | | | | | |
| Westland | jul-18 | Aanpassen bushaltes Westland (tgv nieuwe busconcessie Haaglanden | FKM | 400.000 | 200.000 | 200.000 | | | |
| Westland | jul-18 | Voorzieningen R-net lijn 36 in Westland | OV | 500.000 | 250.000 | 250.000 | | | |
| Westland | jul-18 | Fietsparkeren bij OV | FKM | 120.000 | 60.000 | 60.000 | | | |
| **Totaal Westland** | | | | | **510.000** | **510.000** | | | |
| Westvoorne | | | | | | | | | |
| **Totaal Westvoorne** | | | | | | | | | |
| Zoetermeer | jul-18 | Aanpassingen fietspad Van Tuyllpark | FKM | 70.000 | 25.000 | 25.000 | | | |
| **Totaal Zoetermeer** | | | | | **25.000** | **25.000** | | | |
| Prorail | dec-15 | Fietsparkeren NS station Rijswijk | FKM | 660.000 | 330.000 | | 330.000 | | |
| Prorail | dec-15 | Fietsparkeren NS station Schiedam | FKM | 300.000 | 150.000 | | 150.000 | | |
| Prorail | jul-17 | Fietsparkeren NS station Laan van NOI | FKM | 1.200.000 | 600.000 | 600.000 | | | |
| **Totaal Prorail** | | | | | **1.080.000** | **600.000** | 480.000 | | |
| Provincie Zuid-Holland | | | | | | | | | |
| **Totaal Provincie Zuid-Holland** | | | | | | | | | |
| RET | sep-17 | Verduurzaming assets: zonnepanelen op stations | OV | 1.800.000 | 1.800.000 | 1.800.000 | | | |
| **Totaal RET** | | | | | **1.800.000** | **1.800.000** | - | - | |
| De Verkeersondernem | jul-18 | MaaS pilot Rotterdam Hague Airport (RTHA) *€ 1 miljoen bijdrage van Ien* | VMWS | 2.000.000 | 1.500.000 | 1.500.000 | | | |
| **Totaal De Verkeersonderneming** | | | | | **1.500.000** | **1.500.000** | - | - | |
| RWS | okt-17 | Bijdrage aansluitingen HWN-OWN (hoofwegennet-onderliggend wegenne | VMWS | 3.000.000 | 1.000.000 | 500.000 | 500.000 | | |
| **Totaal RWS** | | | | | **1.000.000** | **500.000** | 500.000 | | |
| MRDH | sep-18 | Verkeerseducatie MRDH 2019 | VV | 4.400.000 | 4.300.000 | 1.000.000 | 1.100.000 | 1.100.000 | 1.100.000 |
| MRDH | jul-18 | Aanpassen bushaltes n.a.v. wijzigingen vervoersplannen | OV | 2.800.000 | 2.800.000 | 550.000 | 750.000 | 750.000 | 750.000 |
| **Totaal MRDH** | | | | | **7.100.000** | **1.550.000** | 1.850.000 | 1.850.000 | 1.850.000 |
| **Eindtotaal** | | | | | | **34.879.500** | 11.853.500 | 1.990.000 | 1.850.000 |

## *Bijlage B3 Kleine projecten: aanvragen in behandeling per 1 februari 2019*

Uiterlijk 31 oktober van ieder jaar moeten aanmeldingen voor dat kalenderjaar zijn omgezet in een subsidieaanvraag. In de praktijk betekent het dat er nog veel subsidieaanvragen binnenkomen bij de MRDH, terwijl de beschikbare tijd voor plantoetsen beperkt is. Daarom is er per 1 februari 2019 altijd nog een aantal aanvragen onder handen. Deze aanvragen zullen in de loop van het eerste kwartaal worden afgehandeld.

| Aanvrager | Aanmelding | Project | Cat. | Investering | Max. subsidi | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| TU Delft | 18FDN0476 | Fietsinfrastructuur B. van der Pollw eg | FKM | 600.000 | 300.000 | 300.000 |
| Den Haag | 18FDH0488 | Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche | FKM | 3.250.000 | 825.000 | 825.000 |
| Den Haag | 18FDH0470 | Fietsvoorzieningen Waalsdorperw eg | FKM | 2.010.000 | 800.000 | 800.000 |
| Den Haag | 18EDH0504 | Schoolomgeving 2018 Den Haag deel 2A | VV | 52.000 | 26.000 | 26.000 |
| Den Haag | 18EDH0505 | Schoolomgeving 2018 Den Haag deel 2B | VV | 33.000 | 16.500 | 16.500 |
| Den Haag | 18EDH0506 | Schoolomgeving 2018 Den Haag deel 2C | VV | 44.000 | 22.000 | 22.000 |
| Rijsw ijk | 18VRK0485 | Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan | VV | 1.260.000 | 630.000 | 630.000 |
| Rijsw ijk | 18FRK0479 | Fietspad Prinses Beatrixlaan | FKM | 500.000 | 250.000 | 250.000 |
| Rotterdam | 18KRO0496 | Fietsparkeren bij OV-halte Gerdesiaw eg | FKM | 72.800 | 36.400 | 36.400 |
| Rotterdam | 18KRO0495 | Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam oostelijke locaties, Kralingse Zoom ea | FKM | 122.870 | 61.435 | 61.435 |
| Rotterdam | 18KRO0497 | Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam w estelijke locaties, 1e Middellandstraat ea | FKM | 78.800 | 39.400 | 39.400 |
| Rotterdam | 18FRO0478 | Asfalteren fietspad Slinge zuidzijde | FKM | 150.000 | 50.000 | 50.000 |
| Vlaardingen | 18VVL0515 | Rotonde Zw anensingel | VV | 1.100.000 | 550.000 | 550.000 |
| Provincie Zuid-Holland | 18FZH0514 | Snelfietsroute Rotterdam-Gouda | FKM | 4.700.000 | 500.000 | 500.000 |
| RWS | 18MRW0498 | KTA-5.7 Blauw e Golf | VMWS | | 56.561 | 56.561 |
| RWS | 18MRW0499 | RTD BBV 025 verschillende snelheden op verschillende rijstroken | VMWS | | 39.431 | 39.431 |
| RWS | 18MRW0500 | RTD BBV 026 Kleinschalige maatregelen Ruit Rotterdam | VMWS | | 78.862 | 78.862 |
| Havenbedrijf Rotterdam | 18MHA0513 | KTA-15 Lastmile voorziening Maasvlakte Rotterdam | VMWS | 42.700 | 27.114 | 27.114 |

## *Bijlage C Korte Termijn Aanpak 2019 (KTA 2019)*

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van 17 oktober 2018 ingestemd met een bijdrage van € 10 miljoen per jaar voor de Korte Termijn Aanpak. Voor jaarschijf 2019 is de onderstaande concept-lijst opgesteld (peildatum 1 februari 2019). . Wanneer de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad daar een oordeel over heeft gegeven, kan dit programma definitief worden gemaakt.

| | **MAATREGELEN 2019**<br>**(investeringen exclusief BTW)** | **Aanvrager** | **investering 2019** | **IenW** | **MRDH** | **PZH** | **derden** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **Verbeteren doorstroming kruisingen** | | | | | | |
| | 123 Intelligente VRI's: 68 Den Haag, 48 Rotterdam, 5 Hellevoetsluis, 2 Maassluis, 13 PZH | wegbeheerders | *€ 2.803.333* | *€ 548.852* | *€ 1.316.691* | *€ 201.791* | *€ 736.000* |
| | Regelaanpak/Moving Traffic | Bereik! | *€ 566.667* | *€ 156.107* | *€ 212.420* | *€ 98.140* | *€ 100.000* |
| **2** | **Verbeteren betrouwbaarheid wegennet** | | | | | | |
| | Bruggen Incident Management Scenario's (BIMS) Spijkenisserbrug (inclusief BTW) | RWS | *€ 312.500* | *€ 104.167* | *€ 104.167* | € - | *€ 104.167* |
| **3** | **KT-maatregelen Brienenoord** | | | | | | |
| | KT-maatregelen oeververbinding: benuttingspakket Algeracorridor en OV-oeververbinding | Rotterdam | *€ 120.000* | *€ 33.058* | *€ 56.942* | € - | *€ 30.000* |
| **4** | **KT-maatregelen CiD/Binckhorst** | | | | | | |
| | KT-maatregelen CiD Binckhorst: kwaliteitsimpuls fietsers en voetgangers | Den Haag | € - | € - | € - | € - | € - |
| **5** | **Versterken ketenmobiliteit** | | | | | | |
| | Fietsparkeren nabij OV (kleine haltes) inclusief Vlaardingen Centrum en West | diversen | *€ 440.400* | *€ 84.926* | *€ 223.354* | € - | *€ 132.120* |
| | KT-maatregelen gebiedsverkenning Voorne-Putten | diversen | *€ 625.000* | *€ 120.523* | *€ 16.977* | *€ 300.000* | *€ 187.500* |
| **6** | **Versnellen metropolitane fietsroutes** | | | | | | |
| | Metropolitane fietsroute Rotterdamsedijk - Koemarkt burg Knappertlaan Vlaardingerdijk | Schiedam | € - | € - | € - | € - | € - |
| | Metropolitane fietsroutes (fietsroute Westland naar Vlaardingen via Maassluis) | Maassluis | *€ 98.750* | *€ 19.043* | *€ 50.082* | € - | *€ 29.625* |
| **7** | **Verbeteren fietskruisingen** | | | | | | |
| | Verbeteren onderdoorgang spoorviaduct Laan van NOI | Den Haag | *€ 1.000.000* | *€ 192.837* | *€ 507.163* | € - | *€ 300.000* |
| | Fietskruisingen A20 | Rotterdam | *€ 500.000* | *€ 96.419* | *€ 253.581* | € - | *€ 150.000* |
| **8** | **Versnellen metropolitaan OV** | | | | | | |
| | Versnellingsmaatregelen OV : tramlijn 1 Delft - Scheveningen/Koningscorridor/Leyenburgcorridor | Den Haag | *€ 2.000.000* | *€ 550.964* | *€ 1.449.036* | € - | € - |
| | RDI rotonde N206/Stompwijk | PZH | *€ 250.000* | *€ 68.871* | € - | *€ 181.129* | € - |
| **9** | **Ontwikkelen metropolitaan HOV** | | | | | | |
| | Samenloopdeel RandstadRail (Laan van NOI - Leidschenveen) *inschatting jaarschijf 2019* | HTM | *€ 1.000.000* | *€ 275.482* | *€ 724.518* | € - | € - |
| | R-net (van OV naar R-net: ombouw haltes, haltemeubilair, nog geen doorstromingsmaatr.) | Gemeenten | *€ 1.500.000* | *€ 245.179* | *€ 644.821* | € - | *€ 610.000* |
| **10** | **OV - knooppuntontwikkeling** | | | | | | |

| | MAATREGELEN 2019<br>(investeringen exclusief BTW) | Aanvrager | investering 2019 | IenW | MRDH | PZH | derden |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stationsomgeving Schiedam Centrum | Schiedam | *€ 1.210.000* | *€ 233.333* | *€ 613.667* | € - | *€ 363.000* |
| | Integrale aanpak OV-knooppunt Rodenrijs (fietsparkeren, P+R, wayfinding) | Lansingerland | *€ 3.513.000* | *€ 727.025* | *€ 1.329.475* | € - | *€ 1.456.500* |
| **11** | **Gedragsaanpak Rotterdam - Den Haag** | | | | | | |
| | Werkgeversaanpak en gedragsaanpak en logistieke efficiency (Bereikbaar Haaglanden) | VNO-NCW | € 2.100.000 | € 578.512 | € 442.366 | € 200.000 | € 879.122 |
| | Doorontwikkelen Marktplaats voor Mobiliteit, Marktplaats voor Infrastructuur, werkgeversaanpak | VO | *€ 2.500.000* | *€ 688.705* | *€ 1.411.294* | *€ 200.000* | *€ 200.000* |
| | OV-stimuleren | MRDH | € 586.000 | € 161.433 | € 424.567 | € - | € - |
| | Actieplan $CO_2$ reductie (Wagenparkadviseur) | n.t.b. | *€ 85.000* | *€ 23.416* | *€ 61.584* | € - | *€ -* |
| **12** | **Innovatieve mobiliteitsaanpak** | | | | | | |
| | Beïnvloeden rijgedrag | VO | *€ 100.000* | *€ 27.548* | *€ 72.452* | € - | *€ -* |
| | Mobiliteitsplatform Maasvlakte/Europoort (MaaS) | Havenbedrijf | *€ 400.000* | *€ 110.193* | *€ 156.473* | € - | *€ 133.333* |
| | Mobility as a Service Rotterdam The Hague Airport (RTHA) | VO | € 2.000.000 | € 826.446 | € 173.554 | € 500.000 | € 500.000 |
| **13** | **Logistieke maatregelen** | | | | | | |
| | Logistiek in de stad (City hubs & City logistics lab) en logistiek makelaars | VO | *€ 440.000* | *€ 121.212* | *€ 148.788* | *€ 170.000* | *€ -* |
| | Logistiek platform | VO | *€ 225.000* | *€ 61.983* | *€ 88.017* | € - | *€ 75.000* |
| | **Totaal exclusief samenloopdeel 2020-2022** | | **€ 24.375.650** | **€ 6.056.234** | **€ 10.481.989** | **€ 1.851.060** | **€ 5.986.367** |
| | **Maximale budgettoezegging 2019 per 21 november 2019** | | **€ 33.489.583** | **€ 8.264.463** | **€ 10.000.000** | **€ 5.800.000** | **€ 3.506.125** |
| | | | | | | | |
| **14** | **Overloop van KTA 2018** | | | | | | |
| | Publiekscampagne Zuidvleugel jaarschijf 2019 | VO | € 340.000 | € 113.122 | € 68.439 | € 17.110 | € 141.329 |
| | Onderbenutting logistieke efficiëncy (circa € 6,5 ton plus BBV € 2,5 ton) | VO | *€ 900.000* | | *€ 900.000* | | |
| | Tactisch Kader 2019-2024 Regionale Bereikbaarheid GOO | Bereik! | *€ 91.645* | | *€ 41.468* | | *€ 50.177* |

## *Bijlage D: Automated Vehicles Last Mile (AVLM)*

| | | | Totaalinvestering van alle partijen | | | Subsidie van MRDH | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Aanvrager** | | **Projecten** | **MRDH, maximale bijdrage** | **Gemeenten & derden minimale bijdrage** | **Investering excl. BTW** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Gemeente Den Haag | AVLM-1 | Binckhorst shuttle – Den Haag | 2.000.000 | 2.000.000 | 4.000.000 | | 1.000.000 | 1.000.000 | |
| Gemeente Zoetermeer | AVLM-2 | Dutch Innovation Park shuttle – Zoetermeer | 2.000.000 | 2.000.000 | 4.000.000 | | | 1.000.000 | 1.000.000 |
| ADaaS / Gemeente Den Haag | AVLM-3 | HagaZiekenhuis shuttle | 595.000 | 595.000 | 1.190.000 | 595.000 | | | |
| Gemeenten Schiedam & Vlaardingen | AVLM-4 | LOAV shuttle | 2.000.000 | 2.207.000 | 4.207.000 | 500.000 | 500.000 | 500.000 | 500.000 |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg | AVLM-5.1 | Mall of the Netherlands shuttle | 296.000 | 296.000 | 592.000 | 296.000 | | | |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg | AVLM-5.2 | Mall of the Netherlands shuttle | 1.704.000 | 6.094.700 | 7.798.700 | | 852.000 | 852.000 | |
| Gemeente Capelle a/d IJssel | AVLM-6 | Parkshuttle 3.0 Rivium, extra shuttles op bestaande baan | 2.000.000 | 2.000.000 | 4.000.000 | | | 1.000.000 | 1.000.000 |
| ADaaS | AVLM-7 | Rotterdam-The Hague Airport – Rotterdam | 2.000.000 | 3.123.000 | 5.123.000 | 1.000.000 | 1.000.000 | | |
| Gemeente Delft / TU Delft? | AVLM-8 | TU Delft Technopolis & RADD shuttle – Delft | 2.000.000 | 5.429.000 | 7.429.000 | | 1.000.000 | 1.000.000 | |
| | AVLM-9 | Andere projecten | - | - | - | | | - | - |
| | | **Totaal realisatie testlocaties** | **14.595.000** | **23.744.700** | **38.339.700** | **2.391.000** | **4.352.000** | **5.352.000** | **2.500.000** |
| MRDH | AVLM-21 | Gezamenlijk onderzoek (incl. themabijeenkomsten) | 200.000 | 200.000 | 400.000 | 79.000 | 121.000 | | |
| MRDH | AVLM-22 | Programmaorganisatie | 105.000 | | 105.000 | 30.000 | 25.000 | 25.000 | 25.000 |
| MRDH | AVLM-23 | Communicatie en marketing | 100.000 | | 100.000 | | 32.000 | 33.000 | 35.000 |
| | | **Totaal procesbudget** | **405.000** | **200.000** | **605.000** | **109.000** | **178.000** | **58.000** | **60.000** |
| | | | | | | | | | |
| | | **Totaal Programma** | **15.000.000** | **23.944.700** | **38.944.700** | **2.500.000** | **4.530.000** | **5.410.000** | **2.560.000** |

***Bijlage E: R-net***

| Buslijn | Traject | Onderdeel | Investering | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 en 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 403 en 404 | Spijkenisse-Hellevoetsluis en Spijkenisse-Brielle | Haltevoorzieningen * | 1.454.000 | 80.000 | 686.000 | 200.000 | 20.000 | 468.000 |
| | | Fietsvoorzieningen ** | 440.000 | | 170.000 | 270.000 | | |
| | | Aanpassingen kruisingen | 10.000 | | 2.500 | 7.500 | | |
| | | Doorstromingsmaatregelen | 50.000 | | | 50.000 | | |
| 36 | Den Haag Leijenburg-Naaldwijk-Schiedam | Haltevoorzieningen * | 880.000 | | 205.000 | 665.000 | 10.000 | |
| | | Fietsvoorzieningen ** | 200.000 | | | 100.000 | 100.000 | |
| | | Aanpassingen kruisingen | 20.000 | | | | 20.000 | |
| | | Doorstromingsmaatregelen | 50.000 | | | | 50.000 | |
| 55 | Zoetermeer Centrum West - Pijnacker station - Delft Centraal station | Haltevoorzieningen * | 1.218.000 | | 287.000 | 916.000 | 15.000 | |
| | | Fietsvoorzieningen ** | 240.000 | | | 120.000 | 120.000 | |
| | | Aanpassingen kruisingen | 10.000 | | | | 10.000 | |
| | | Doorstromingsmaatregelen | 50.000 | | | | 50.000 | |
| 170 en 173 | Station Rodenrijs - stations Zoetermeer - Zoetermeer Centrum West, Rodenrijs - Bergschenhoek - Bleiswijk - Zoetermeer Centrum West | Haltevoorzieningen * | 1.464.000 | | 348.500 | 1.100.500 | 15.000 | |
| | | Fietsvoorzieningen ** | 340.000 | | | 170.000 | 170.000 | |
| | | Aanpassingen kruisingen | 10.000 | | | | 10.000 | |
| | | Doorstromingsmaatregelen | 50.000 | | | | 50.000 | |
| | **Totaal** | | **6.486.000** | **80.000** | **1.699.000** | **3.599.000** | **640.000** | **468.000** |
| | * Verrekeningen met reclameinkomsten nog niet meegenomen | | PM | | | | | |
| | ** Fietsvoorzieningen 50% voor de wegbeheerder | | 610.000 | | | | | |
| | Benodigd maximaal MRDH-budget | | **5.876.000** | 841.000 | 858.000 | 3.264.000 | 445.000 | 468.000 |

## *Bijlage F: ITS-projecten*

| BETER BENUTTEN VERVOLG ITS HAAGLANDEN | | Budget | Realisatie en planning |
|---|---|---|---|
| lenW | Landelijke ITS-thema's (inclusief BTW) | € 5.000.000 | € 5.000.000 |
| MRDH | Landelijke ITS-thema's | € 691.786 | € 176.779 |
| MRDH | Landelijke C-ITS en Info diensten | € 797.796 | € 42.720 |
| MRDH | Landelijke Algemene kosten Talking Traffic | € 777.977 | € - |
| MRDH | Bijdrage regio C-ITS en landelijke thema's | | € 1.870.286 |
| MRDH | Additionele bijdrage kruispunttopologie | | € 9.258 |
| | **Subtotaal landelijke thema's** | **€ 7.267.559** | **€ 7.099.043** |
| | | | |
| MRDH | iVRI's | € 1.900.000 | |
| | *Den Haag* | | € 782.000 |
| | *Rijswijk* | | € 187.000 |
| | *Wassenaar N44* | | € 68.000 |
| | *Wassenaar-Duinrellcorridor (RWS)* | | € 51.000 |
| | *Delft* | | € 272.000 |
| | *Leidschendam-Voorburg* | | € 68.000 |
| | *Zoetermeer (nog aan te vragen)* | | € 68.000 |
| | | | |
| MRDH | Topologie en overige kosten installatie iVRI's | | € 202.652 |
| MRDH | OV prioritering | € 500.000 | € 9.000 |
| MRDH | Personele ondersteuning | € 210.308 | € 210.308 |
| MRDH | Onvoorzien en afronding | € 122.133 | |
| | **Subtotaal Talking Traffic** | **€ 2.732.441** | **€ 1.917.960** |
| | | | |
| MRDH | **Vrijval, in te zetten voor ITS en Talking Traffic** | | **€ 982.997** |
| **Totaal** | | **€ 10.000.000** | **€ 10.000.000** |

| BETER BENUTTEN VERVOLG ITS ROTTERDAM | | Budget | Realisatie |
|---|---|---|---|
| lenW | Landelijke ITS-thema's (inclusief BTW) | € 5.000.000 | € 5.000.000 |
| MRDH | Landelijke ITS-thema's | € 746.537 | € 196.041 |
| MRDH | Landelijke C-ITS en Info diensten | € 789.818 | € 42.720 |
| MRDH | Landelijke Algemene kosten Talking Traffic | € 834.679 | € - |
| MRDH | Bijdrage regio C-ITS en landelijke thema's | | € 1.922.076 |
| MRDH | Additionele bijdrage kruispunttopologie | | € 11.436 |
| | **Subtotaal landelijke thema's** | **€ 7.371.034** | **€ 7.172.273** |
| | | | |
| Rotterdam | iVRI's | € 1.000.000 | € 1.000.000 |
| | iVRI's | | |
| MRDH | *Rotterdam via de VO* | € 751.000 | € 751.000 |
| MRDH | *Nissewaard via de VO* | € 85.000 | € 85.000 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| MRDH | Topologie en overige kosten installatie iVRI's | € 205.133 | € 205.133 |
| MRDH | OV prioritering reservering | € 81.758 | |
| MRDH | Personele ondersteuning | € 349.000 | € 349.000 |
| MRDH | Onvoorzien en afronding | € 157.075 | |
| | **Subtotaal Talking Traffic** | **€ 2.628.966** | **€ 2.390.133** |
| | | | |
| MRDH | **Vrijval, in te zetten voor ITS en Talking Traffic** | | **€ 437.594** |
| **Totaal** | | **€ 10.000.000** | **€ 10.000.000** |

## *Bijlage G: Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland*

| | | | Totaalinvestering van alle partijen | | | | Subsidie via MRDH | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Aanvager** | **Nr.** | **Project** | **Rijksbijdrage** | **MRDH** | **Derden** | **Totaal-investering** | **t/m 2018** | **2019** | **2020** |
| Vlaardingen | S0V | Deklaag OWN Marathonw eg | 800.000 | | 0 | 800.000 | | 800.000 | |
| Rotterdam | S0R | Deklaag OWN Rozenburg | 700.000 | | 0 | 700.000 | | 700.000 | |
| | | | | | 0 | | | | |
| Vlaardingen | M1 | Rondje Krabbepark en even.terrein | 1.401.000 | | 1.222.000 | 2.623.000 | | | |
| Vlaardingen | M2 | Krabbeparkverbinding naar Westw ijk | | | 616.000 | 616.000 | | 1.401.000 | |
| Vlaardingen | M3 | Aankleding Krabbepark/plas | | | 1.462.000 | 1.462.000 | | | |
| Vlaardingen | M4 | Fietspad N-Z bij Volksbos | 2.021.000 | 500.000 | 600.000 | 3.121.000 | | 2.021.000 | 500.000 |
| Recreatieschap | M5 | Herinrichting Oeverbos Oost | 0 | | 1.554.000 | 1.554.000 | | | |
| Vlaardingen | M6 | Verbinding Zuidbuurt - Oeverbos | 103.000 | | 0 | 103.000 | | 103.000 | |
| Vlaardingen | M7 | Fietspad op Delflandse dijk | 300.000 | 300.000 | 0 | 600.000 | | 300.000 | 300.000 |
| Rotterdam | M8 | Verleggen knik w aterkering | 3.655.000 | | -602.000 | 3.053.000 | | 3.655.000 | |
| Rotterdam | M9 | Grondw al Rozenburg | | | 1.572.000 | 1.572.000 | | | |
| Rotterdam | M10 | Parkw eide Oostrand | 0 | | 1.639.000 | 1.639.000 | | | |
| Rotterdam | *M11* | *Speeleiland* | *0* | | *200.000* | *200.000* | | | |
| Rotterdam | *M12* | *Voetpad Groene Gordel* | *239.000* | | *131.000* | *370.000* | | *239.000* | |
| Rotterdam | *M13* | *Opknappen Groene Gordel* | *540.000* | | *0* | *540.000* | *389.500* | *150.500* | |
| hoogheemraadschap | M14 | Waterharmonica | 6.776.860 | | 4.100.000 | 10.876.860 | 1.736.350 | 5.040.510 | |
| Vlaardingen | M15 | Marathonw eg | 0 | 1.850.000 | 3.000.000 | 4.850.000 | | | 1.850.000 |
| Vlaardingen | M16 | Spoorkruising Marathonw eg | 0 | 5.450.000 | 10.650.000 | 16.100.000 | 5.450.000 | | |
| Vlaardingen | M17 | Krabbeplas - Broekpolder | 1.288.184 | | 0 | 1.288.184 | 1.011.020 | 277.164 | |
| | | | | | 0 | | | | |
| Recreatieschap | B1 | Meerkosten beheer noordoever | 797.100 | | 0 | 797.100 | | 797.100 | |
| Rotterdam | B2 | Meerkosten beheer zuidoever | 1.338.000 | | 0 | 1.338.000 | | 1.338.000 | |
| | | | | | 0 | | | | |
| Vlaardingen/hoogheemraadschap | R1 | Reservering artikel 7, lid 12 noordoever 70% | 954.220 | | -954.220 | | | 954.220 | |
| Rotterdam | R2 | Reservering artikel 7, lid 12 zuidoever 30% | 408.951 | | -408.951 | | | 408.951 | |
| | C1 | BTW Compensatiefonds | 3.054.545 | | -3.054.545 | | | | |
| hoogheemraadschap | M14 | BTW Waterharmonica | 1.423.140 | | -1.423.140 | | | 1.423.140 | |
| | | | | | | | | | |
| | | **Totaal** | **25.800.000** | **8.100.000** | **20.303.144** | **54.203.144** | **8.586.870** | **19.608.585** | **2.650.000** |

| | |
|---|---|
| tweede tranche cursief gedrukt | |
| Rijksbijdrage inclusief BTW; Prijspeil 2015 | |
| Maximale storting in BDU door Rijk | **22.745.455** |
| Maximale bijdrage MRDH | **8.100.000** |
| Maximale subsidie | **30.845.455** |

## *Bijlage H In 2018 afgesloten projecten*

In 2018 is een aantal projecten gerealiseerd en ook financieel afgesloten. De vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. De status is per 1 februari 2019.

| Aanvrager | Project | Project | Cat |
|---|---|---|---|
| Gemeente Albrandswaard | 16FAL0102 | Fietsvoorziening Dorpsdijk - route 476 | FKM |
| Gemeente Albrandswaard | 16FAL0111 | Fietsvoorziening Tijsjesdijk - route 11 | FKM |
| Gemeente Barendrecht | 17WBA0201 | Openstelling onderdoorgang A29 deel 2 (RTD-BBV-029) | VMWS |
| Gemeente Barendrecht | 17WBA0228 | Openstelling onderdoorgang A29 deel 3 Barendrechtseweg (RTD-BBV-029) | VMWS |
| Gemeente Brielle | BIBIV3082 | 30 km/h -zone Anna Hoevestraat | VV |
| Gemeente Capelle aan den IJssel | 16KCA0120 | Fietsstalling metrohalte Capelle Centrum | FKM |
| Gemeente Capelle aan den IJssel | 17VCA0224 | Uniforme voorrangsregeling fietsers op rotondes | VV |
| Gemeente Delft | 16FDE0145 | Asfalteren fietsoversteek kruispunt Westlandseweg – Beatrixlaan (BBV) | FKM |
| Gemeente Delft | 14FDT001 | Uitbreiden fietsenstalling Coenderpark | FKM |
| Gemeente Delft | 17FDE0230 | Fietspad Martinus Nijhofflaan | FKM |
| Gemeente Den Haag | 15FDG001 | Fietsparkeren binnenstad Den Haag Nobelstraat | FKM |
| Gemeente Den Haag | 16FDH0023 | Fietsvoorzieningen Zuiderparklaan | FKM |
| Gemeente Den Haag | 16VDH0165 | Schoolomgevingen Den Haag 2016/2017 | VV |
| Gemeente Den Haag | 16FDH0108 | Fietsvoorzieningen Bankastraat | FKM |
| Gemeente Den Haag | 16EDH0072 | Verkeersparcours 2016 en 2017 | VV |
| Gemeente Den Haag | 16KDH0129 | Handhaven fietsdepot 2016 | FKM |
| Gemeente Den Haag | 16VDH0162 | Kwaliteit Fietspad 2015 Cluster Noordweg - tussen de Kwaklaan en de Leyweg- deel | FKM |
| Gemeente Den Haag | 17EDH0216 | Biking2skool 2017 | VV |
| Gemeente Den Haag | 17EDH0266 | Voorlichting jonge bestuurders tussen 12 en 25 jaar | VV |
| Gemeente Den Haag | 17EDH0325 | Bob-sport Den Haag 2017 | VV |
| Gemeente Den Haag | 17VDH0294 | Schoolomgevingen Den Haag 2017 | VV |
| Gemeente Den Haag | 17EDH0326 | Verkeerseducatie Ouderen Den Haag 2017 | VV |
| Gemeente Den Haag | 16EDH0069 | Veilig leren Fietsen 2016 en 2017 | VV |
| Gemeente Den Haag | 17WDH0190 | Verbreding toerit knooppunt Ypenburg van Laan van Delfvliet naar A4R (HGL-BBV-008 | VMWS |
| Gemeente Den Haag | 17VDH0318 | Blackspot aanpak Den Haag 2017 (Beresteinlaan - Meppelweg) | VV |
| Gemeente Hellevoetsluis | 16EHE0124 | Verkeerseducatie Hellevoetsluis 2016 | VV |
| Gemeente Krimpen a/d IJssel | KYKYV03037 | Fietspad en verkeerseducatie Krimpenerwaard College | VV |
| Gemeente Lansingerland | LALAF02380 | Regionale fietsroute 7 LALAF02380 | FKM |
| Gemeente Lansingerland | LALAF02611 | Fietspad Kasteel-Rodenrijs (sfr) LALAF02611 | FKM |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg | 16VLV0135 | Reconstructie Kolfschotenlaan / Veurs college | VV |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg | 16FLV0167 | Fietsenstalling Randstadrail station Leidschendam-Voorburg | FKM |
| Gemeente Leidschendam-Voorburg | 17FLV0332 | Vlietweg tussen de De Ruyterstraat en de Noordelijke Verbindingsweg (BBV) | FKM |
| Gemeente Maassluis | MAMAE03021 | Aanleg bushaltes Laan 1940 - 1945 | OV |
| Gemeente Maassluis | 17EMA0232 | Verkeerseducatie 2017 | VV |
| Gemeente Midden-Delfland | 12AMD001 | Hooipolderweg | VMWS |
| Gemeente Nissewaard | 17ENI0319 | Verkeerseducatie Nissewaard 2017 | VV |
| Gemeente Nissewaard | 16FNI0127 | Brug over de sluis bij Spijkenisserbrug (RTD-BBV-037) | FKM |
| Gemeente Pijnacker-Nootdorp | 15VPP003 | Bordbusters "De scholen zijn weer begonnen" 2016 en 2017 | VV |
| Gemeente Pijnacker-Nootdorp | 16MPN0036 | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Pijnacker-Nootdorp | VMWS |
| Gemeente Pijnacker-Nootdorp | 15VPP002 | 30km/u-zone Pijnacker-Noord, Heesterbuurt | VV |
| Gemeente Pijnacker-Nootdorp | 16FPN0105 | Fietspad Laan van Nootdorp-Sportparkweg | FKM |
| Gemeente Rijswijk | 13VRK001 | Verkeerseducatie | VV |
| Gemeente Rijswijk | 16VRK0155 | VRI Beatrixlaan (BB27a3) | VMWS |
| Gemeente Rijswijk | 16VRK0117 | Verkeersveiligheid Laan van Oversteen/ Laan van Zuidhoorn | VV |
| Gemeente Rijswijk | 16MRK0026 | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Rijswijk (BB27f) | VMWS |
| Gemeente Rijswijk | 16VRK0079 | Veilige schoolomgeving 2016-2017 | VV |

| Aanvrager | Project | Project | Cat |
|---|---|---|---|
| Gemeente Rotterdam | RDRDF03067 | Fietspaden Brielselaan (RTD- BBV -017) | FKM |
| Gemeente Rotterdam | RDRDF02750 | Fietspad Volgerweg RDRDF02750 | FKM |
| Gemeente Rotterdam | 16KRO0008 | Fietsparkeren Wilhelminaplein (QWRV) | FKM |
| Gemeente Rotterdam | 16KRO0121 | Fietsvoorzieningen Goudse Rijweg - Vlietlaan route 08 | FKM |
| Gemeente Rotterdam | RDRDV03061 | Blackspot Zuiderparkweg - Slinge | VV |
| Gemeente Rotterdam | 17TRO0329 | Bushalte Driemanssteeg | OV |
| Gemeente Rotterdam | 16VRO0128 | Blackspot Groene Kruisweg - Laning | VV |
| Gemeente Rotterdam | 17VRO0215 | Blackspot Schiedamseweg - Grote Visserijstraat | VV |
| Gemeente Rotterdam | 16VRO0133 | Blackspot Colosseumweg - Beukendaal | VV |
| Gemeente Rotterdam | 17ORO0192 | Aanleg bushaltes Hoek van Holland Strandweg en badweg | OV |
| Gemeente Rotterdam | RDRDV03062 | Blackspot Schiekade-Teilingerstraat | VV |
| Gemeente Rotterdam | 16VRO0131 | Blackspot Matlingeweg - Galateestraat | VV |
| Gemeente Rotterdam | 17FRO0211 | Fietspad Proveniersplein - Stationssingel route 426 | FKM |
| Gemeente Rotterdam | 17ERO0254 | Verkeerseducatie Rotterdam 2017 | VV |
| Gemeente Rotterdam | RDRDV03024 | BS Pascallweg-Catullusweg RDRDV03024 | VV |
| Gemeente Rotterdam | 18WRO0340 | Bijdrage Rotterdam 2018 Nieuw Waterland | VMWS |
| Gemeente Rotterdam | 17FRO0312 | Fietsparkeren OV-haltes | FKM |
| Gemeente Rotterdam | RDRDV03057 | Sanering Blackspot Kreekhuizenlaan - Grote Kreek/ Reyerdijk | VV |
| Gemeente Rotterdam | 16FRO0100 | Fietspad Grote Stern - route 07 | FKM |
| Gemeente Schiedam | SCSCC02756 | Stedelijke distributie Schiedam (QWRV) SCSCC02756 | VMWS |
| Gemeente Schiedam | SCSCV01462 | Fietspad Nieuw Mathenessestraat SCSCV01462 | VV |
| Gemeente Schiedam | 16FSC0122 | Asfalteren fietspad s' Gravelandseweg zuid - route 414 | FKM |
| Gemeente Schiedam | 17VSC0217 | Rotonde Laan van Bol's - Van Beethovenlaan | VV |
| Gemeente Schiedam | 16FSC0090 | Fietspad Poldervaartroute viaduct Hoekselijn | FKM |
| Gemeente Vlaardingen | 16WVL0053 | Verbetering knooppunt Vijfsluizen (RTD-BBV-018) | VMWS |
| Gemeente Vlaardingen | 18WVL0339 | Bijdrage Vlaardingen 2018 Nieuw Waterland | VMWS |
| Gemeente Vlaardingen | VLVLF03075 | Fietsverbinding Vulcaanweg (RTD-BBV-036) | FKM |
| Gemeente Vlaardingen | 16WVL0052 | Spoorkruising Marathonweg | VMWS |
| Gemeente Vlaardingen | 16WVL0053 | Verbetering knooppunt Vijfsluizen | VMWS |
| Gemeente Wassenaar | 16FWA0040 | Fietsmaatregelen centrum | FKM |
| Gemeente Wassenaar | 16MWA0042 | DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Wassenaar BB27f | VMWS |
| Gemeente Wassenaar | 14VWR003 | Rijnlandroute, aansluiting Maaldrift | VV |
| Gemeente Westland | 14VWD007 | verk.maatreg.Boomawatering fase 2 aanl. V.Ruijvenl | VMWS |
| Gemeente Westland | 16VWE0164 | Kleine verkeersaanpassingen centrum Kwintsheul | VV |
| Gemeente Westland | 16VWE0174 | School-thuisroute fase 3 T-splitsing Groenpad/Poeldijkseweg | VV |
| Gemeente Westland | 17VWE0225 | School-thuisroute fase 3 - Burgemeester Cramerlaan/ Veilingweg | VV |
| Gemeente Westland | 17FWE0273 | Fietsvoorzieningen Lange Kruisweg | FKM |
| Gemeente Westland | 17VWE0324 | School-thuisroute 4e fase Opstalweg Naaldwijk | VV |
| Gemeente Westland | 17EWE0231 | School-thuisroute Arckelweg | VV |
| Gemeente Westland | 17VWE0275 | School-thuisroute 3e fase fietsvoorz. Hoogwerf te Naaldwijk | VV |
| Gemeente Westvoorne | WVWVE02834 | Verkeersleerkracht Westvoorne WVWVE02834 | VV |
| Gemeente Zoetermeer | 13MZR002 | gebiedsaanpak Z'meer fietsnetwerk bedrijventerrein | FKM |
| Gemeente Zoetermeer | 14AZR001 | Kruising Amerikaweg - Vorstiusrode | VV |
| Gemeente Zoetermeer | 15VZR003 | Kruising Schoolstr., V. Dieslaan, Clauslaan, Stolberglaan | VV |
| Gemeente Zoetermeer | 15FZR004 | Verbeteren fietsparkeren Dorpsstraat | FKM |
| Gemeente Zoetermeer | 14VZR003 | Verwijderen of aanpassen obstakels in fietspaden | FKM |
| Gemeente Zoetermeer | 14VZR003 | School-thuisroutes Zoetermeer | VV |
| Gemeente Zoetermeer | 15TZR001 | Geluidsmaatregelen Oosterheemlijn | OV |
| Gemeente Zoetermeer | 16EZO0051 | Praktische fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2016/2017 | VV |
| Gemeente Zoetermeer | 16VZO0075 | Kruising Kadelaan / Zijdewerf | VV |
| Gemeente Zoetermeer | 17VZO0197 | Kruising Van Aalstlaan, Dumeelaan, Gaardedreef, Van Aalstlaan | VMWS |
| Gemeente Zoetermeer | 17VZO0206 | Verhoogde fiets en voetgangersoversteken (attentieverhoging) | VV |

| Aanvrager | Project | Project | Cat |
|---|---|---|---|
| Prorail | 10FDN001 | Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen NS stations 2010 | FKM |
| Prorail | SRSRP02593 | Fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten (3e t | FKM |
| Prorail | SRSRP02807 | Fietsparkeervoorz. bij OV knooppunt (4e tranche) S | FKM |
| Havenbedrijf Rotterdam | 16FHA0142 | Fietsmaatregelen havengebied (RTD-BBV-021) | OV |
| Havenbedrijf Rotterdam | 16WHA0067 | Ombouw kruispunt N218 | VMWS |
| Havenbedrijf Rotterdam | 16OHA0187 | CV en OV maasvlakte en Europoort (RTD-BBV-024) | OV |
| Havenbedrijf Rotterdam | 17OHA0186 | COV Waal-Eemhaven en Botlek (RTD-BBV-039) | OV |
| Provincie Zuid-Holland | ZHZHM02436 | N57/N218 ongelijkvloerse kruising ZHZHM02436 | VMWS |
| Provincie Zuid-Holland | 13MSH018d | DRIPS Delft A4 | VMWS |
| Provincie Zuid-Holland | 16DPZ0076 | Drip N470 Delft A4 | VMWS |
| Provincie Zuid-Holland | 13FZH003 | sterfietsroute fietsverbinding Vlietpolderplein | FKM |
| Provincie Zuid-Holland | 13FZH001 | Combitunnel Westerlee | FKM |
| De Verkeersonderneming | 16MVO0058 | Gebiedsaanpak Wonen en werken 2015-2017 (2016) (BBV) | VMWS |
| De Verkeersonderneming | 17MVO0176 | Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (2017) (RTD-BBV-003) | VMWS |
| RET | RERDO02275 | Tramplus Ridderkerklijn RERDO02275 | OV |
| RET | REREM03028 | Toegankelijke tramhaltes 's-Gravenweg - Essenlaan | OV |
| RET | 16TRE0030 | Toegankelijke tramhaltes Van den Hoonaardstraat | OV |
| RET | 17TRE0209 | toegankelijke tramhalte Nw. Binnenweg - Bloemkwekerstr. (Stadstram) | OV |
| RET | 16ORE0049 | Toegankelijke tramhaltes Van Vollenhovestraat | OV |
| Rijkswaterstaat | RWRWD03081 | Incidentmanagement (BB43) | VMWS |
| TU Delft | 16FDE0173 | Pieken in de fietsintensiteiten Jaffalaan (HGL-BBV 009) | FKM |
| TU Delft | 16MMR0001d | Bereikbaarheid Sciencepark Zuid (BBV HGL) | VMWS |
| Gemeente Leiden | 14FDN002 | Onderdoorgang A44 - Niels Borhweg - fase 1 BB42 | VMWS |
| Gemeente Gouda | 16DDN0139 | DVM Zuidvleugel | VMWS |
| Sportservice Zuid-Holland | 17EDN0259 | curs. Instructie Verantwoord Alcoholgebruik (IVA) voor de BOB-camp. | VV |

## *Bijlage I Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking*

In juli 2016 is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld. De projecten en programma's in de verkenningsfase tot en met realisatie zijn in het IPVa beschreven. Daarnaast zijn er onderwerpen die als beleid worden uitgewerkt: geen investeringen maar wel van belang voor de te behalen doelen van de UAB. De volgende onderwerpen worden in 2019 nader uitgewerkt:

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

## *Bijlage J Afkortingenlijst*

| | |
|---|---|
| BDU | Brede Doeluitkering |
| BO | Bestuurlijk Overleg |
| FKM | Fiets- en Ketenmobiliteit |
| IenW | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat |
| IPVa | Investeringsprogramma Vervoersautoriteit |
| KTA | Korte Termijn Aanpak |
| MIRT | Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport |
| NMCA | Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse |
| OV | Openbaar Vervoer |
| P+R | Parkeer en Reis |
| RWS | Rijkswaterstaat |
| VAT-kosten | Kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht |
| VMWS | Verkeersmanagement en Wegenstructuur |
| VV | Verkeer en Vervoer |