METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

WERK IN UITVOERING

Conceptbegroting 2015 en Meerjarenbeeld 2016 –2018

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Status: versie t.b.v. consultatie gemeenten

20 juni 2014

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 3

Inleiding 5

1 Samenhang en opbouw begroting MRDH 7

1.1 Introductie 7

1.2 Financiën 8

2 Bereikbaarheid en mobiliteit 9

2.1 Ambities: de Strategische Bereikbaarheidsagenda 9

2.2 Wat willen we bereiken? 9

2.3 Vervolgproces strategisch kader bereikbaarheid 11

2.4 De financiële structuur 11

2.5 Programma Verkeer 13

2.6 Programma Openbaar Vervoer 14

3. Programma Economisch Vestigingsklimaat 16

3.1 Wat willen we bereiken in 2015? 16

3.2 Wat gaan we daarvoor doen in 2015? 16

3.3 Wat gaat het kosten? 17

4. Paragrafen 18

4.1 Organisatie en bedrijfsvoering 18

4.2 Financiering / Treasurystatuut 19

4.3 Algemene Dekkingsmiddelen 21

4.4 Grondbeleid 21

4.5 Verbonden partijen 21

4.6 Weerstandsvermogen en risico's 22

4.7 Onderhoud kapitaalgoederen 22

4.8 Staat van reserves en fondsen 2015-2018 22

5 Inwonerbijdrage per gemeente 23

BIJLAGEN 25

Inleiding

Voor u ligt de conceptbegroting voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). In de afgelopen periode is met de colleges en gemeenteraden in de 24 gemeenten in het MRDH-gebied een intensief proces doorlopen om te komen tot een inhoudelijk programma en een gemeenschappelijke regeling. Na diverse rondes langs de gemeenteraden heeft dit geleid tot een breed draagvlak onder de 24 gemeenten voor samenwerking op de schaal van de MRDH op de inhoudelijke thema's Verkeer & Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Afspraken over de wijze waarop de gemeenten met elkaar samenwerken zijn vastgelegd in de gemeenschappelijke regeling metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Voorliggende conceptbegroting verschaft de bij de besluitvorming over de regeling aangekondigde helderheid over de gevraagde inwonerbijdrage. Deze heeft primair betrekking op de samenwerking op het gebied van het Economisch Vestigingsklimaat. In de afgelopen maanden is verder gewerkt aan de uitwerking en concretisering van deze samenwerking in een Agenda Economisch Vestigingsklimaat. Hiertoe zijn gesprekken gevoerd met wethouders economie in alle 24 gemeenten, met vertegenwoordigers van bedrijven en kennisinstellingen in de regio, zijn wetenschappers op het gebied van regionale economie en metropoolontwikkeling gevraagd te adviseren over kansen en opgaven in onze regio en is met inzet vanuit de ambtelijke organisaties van de 24 gemeenten in het MRDH-gebied gewerkt aan de vertaling daarvan in een gezamenlijk economisch programma.

Op basis hiervan is het programmaplan Economisch Vestigingsklimaat opgesteld. Hierover is in het Bestuursforum door bestuurlijke vertegenwoordigers (één bestuurder per gemeente) vanuit alle 24 gemeenten met elkaar gesproken. Daarbij zijn ook de reacties van verschillende gemeenteraden op het eerder voorgestelde maximale bedrag van € 2,95 meegewogen. Mede op basis daarvan wordt de inwonerbijdrage nu op € 2,45 vastgesteld. Dit is een reëel bedrag om de gezamenlijke economische ambities mee vorm te geven. De inschatting in het Bestuursforum is tegelijkertijd dat dit bedrag ook het minimaal benodigde bedrag is om de gezamenlijke ambities te realiseren. Het bedrag wordt voor maximaal € 1,- per inwoner gebruikt ter bekostiging van de apparaatskosten van de MRDH organisatie. Het resterende bedrag per inwoner is beschikbaar als programmabudget voor gezamenlijke programma's en projecten die voortvloeien uit de MRDH-samenwerking.

Het voorliggende document is een integrale begroting met daarin zowel de Programmabegroting Economisch Vestigingsklimaat als de Programmabegrotingen voor Verkeer en Openbaar Vervoer.

De deelnemende gemeenten hebben van de huidige stadsregio's eerder dit jaar ook een begroting voor 2015 ontvangen. Die begrotingen zijn opgesteld op basis van de wettelijke verplichting om vóór 15 juli een vastgestelde programmabegroting aan de provincie te zenden. Bij de aanbieding hiervan is gemeenten gevraagd om de gevraagde inwonerbijdragen in de begroting op te nemen. Wanneer de MRDH een feit is per 1 januari 2015, hebben de deelnemende gemeenten die middelen beschikbaar voor de bijdrage aan de MRDH. De begrotingen van beide stadsregio's worden ingetrokken en vervangen door een liquidatiebegroting wanneer de MRDH-begroting wordt vastgesteld. De begroting van de MRDH zal dus nooit worden vastgesteld naast de begrotingen van de stadsregio's, maar altijd in de plaats van.

Mocht de wet onverhoopt later dan 1 januari 2015 in werking treden, dan blijft de wgr-plus tot de nieuwe ingangsdatum gehandhaafd. De beide stadsregio's besluiten in dat geval over een overgangsregime naar de MRDH. Dat overgangsregime vindt plaats binnen de bestaande bestuurlijke en juridische kaders van de stadsregio's. De inhoudelijke agenda's van de MRDH vormen dan de basis voor het programma en de begrotingen van beide stadsregio's. Binnen de huidige regelingen van de beide stadsregio's geeft een tijdelijke gezamenlijke projectorganisatie uitvoering aan de

inhoudelijke agenda's. Op het moment dat de nieuwe wet alsnog in werking treedt, wordt deze tijdelijke projectorganisatie in de kortst mogelijke tijd omgezet in de definitieve MRDH-organisatie. Het bedrag van €2,45 per inwoner vormt dan binnen de stadsregionale begrotingen de basis voor de projectorganisatie en de uitvoering van de inhoudelijke agenda MRDH.

In het overgangsregime als de wet later dan 1 januari 2015 in werking treedt is maatwerk per regio noodzakelijk op basis van de vigerende gemeenschappelijke regelingen. In de Rotterdamse regio zullen de beide MRDH agenda's dan worden geïntegreerd in het bestuursprogramma Stadsregio Rotterdam (SR) en zal het DB de raden van de deelnemende gemeenten hierover consulteren alvorens het Algemeen Bestuur SR het programma vaststelt. Op basis hiervan wordt in het najaar een aangepaste begroting SR opgesteld. In de Haagse regio volgt in het overgangsregime een begrotingswijziging van de stadsgewestelijke begroting en worden de beide MRDH-agenda's geïntegreerd in de beleidsmatige toelichting die onderdeel van de begroting vormt. Beide begrotingen gaan uit van een inwonerbijdrage van € 2,45 per inwoner voor de uitvoering van de beide MRDH agenda's. Besluitvorming vindt in dat scenario plaats volgens de reguliere besluitvormingsprocedures conform de huidige gemeenschappelijke regelingen van beide stadsregio's.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 bevat een introductie van de integrale ambitie en activiteiten van de MRDH en daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale begroting.

Hoofdstuk 2 en 3 bevatten de programmabegrotingen voor de beleidsvelden Bereikbaarheid en Economisch Vestigingsklimaat. Hierbij wordt antwoord gegeven op drie vragen: 'Wat willen we bereiken?' – in deze alinea wordt aangegeven wat we in het desbetreffende programma in 2015 willen bereiken. 'Wat gaan we daarvoor doen?' – hierbij gaan we in op de activiteiten die worden uitgevoerd om de eerder genoemde doelstellingen te bereiken. Deze worden toegelicht op het niveau van de beleidsmatige inspanningen. 'Wat hebben we daarvoor nodig?' – in deze alinea maken we onderscheid in programmalasten en apparaatslasten.

Hoofdstuk 4 bevat de in het Besluit Begroting en Verantwoording[1] (BBV) verplicht gestelde paragrafen.

Hoofdstuk 5 bevat een nadere toelichting op de inwonerbijdrage.

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

1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

1.1 Introductie

De gemeenten verenigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag bundelen hun krachten ter verbetering van de bereikbaarheid en de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

De economische kansen voor de metropoolregio zijn legio: een sterke internationale oriëntatie, een diverse economische structuur met zwaartepunten van alle topsectoren, de aanwezigheid van vier topuniversiteiten en meerdere hogescholen en de aanwezigheid van natuur vlakbij de grootste stadscentra, maken dat dit gebied een zeer goede uitgangspositie heeft in de internationale concurrentieslag tussen metropolen.

Ondanks die goede uitgangspositie blijven de economische prestaties achter bij vergelijkbare regio's in Nederland. Onze economie groeit minder hard dan in de Metropoolregio Amsterdam en de Metropoolregio Eindhoven. De grote steden in de MRDH kampen met een hardnekkige werkloosheid, ruim boven het landelijk gemiddelde. En meerdere belangrijke, beeldbepalende economische sectoren staan aan de vooravond van een grote vernieuwingsslag.

De Agenda Economisch Vestigingsklimaat, een van de inhoudelijke onderleggers van deze begroting, benoemt vijf globale trends, die kansen bieden, maar ook vragen om gezamenlijk actie:

1. Metropoolvorming: het toenemend belang van stedelijke gebieden maakt dat de internationale concurrentiepositie van een land niet langer bepaald wordt op nationaal, maar op stedelijk-regionaal niveau. Concurrentie gaat tussen stedelijke gebieden, niet langer tussen landen.
2. Kenniseconomie: meer en meer komt de productie en uitwisseling van kennis centraal te staan in economische systemen. Goed functionerende metropolen zijn bij uitstek waar die productie en uitwisseling van kennis plaatsvindt.
3. Opkomst van de slimme maakindustrie: door nieuwe manieren van produceren wordt het weer economisch rendabel om in hoge lonen landen, dichtbij afzetmarkten te produceren. De opkomst van robotica, 3D-printing en industriële internettoepassingen versterken deze trend.
4. Ecologisering van de economie: zuinig omgaan met grondstoffen en andere hulpbronnen wordt meer en meer economische noodzaak. De transitie naar een 'groenere' wijze van produceren biedt kansen maar ook grote uitdagingen voor bestaande industriële complexen.
5. De stad als aantrekkelijk consumptiegebied: de stad en omgeving, met zijn rijke aanbod van voorzieningen en cultuur, wordt steeds meer een plek waar mensen graag wonen, hun vrije tijd doorbrengen én hun geld uitgeven.

De centrale ambitie van de MRDH luidt daarom als volgt:

> ***"De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is in 2025 internationaal marktleider in het ontwerpen, ontwikkelen, maken en vermarkten van oplossingen op het gebied van duurzaam leven in een sterk verstedelijkte deltaregio. In de regio worden samenhangende oplossingen bedacht, getest en geproduceerd voor mondiale logistieke, energie-, voedsel- en veiligheidsvraagstukken. De regio wordt beter bereikbaar en het daily urban system wordt versterkt."***

Het verbeteren van de bereikbaarheid in de metropoolregio is één van de centrale strategieën om deze ambitie te realiseren. Door het versterken van de interne bereikbaarheid kunnen de kwaliteiten van de verschillende deelgebieden binnen de MRDH optimaal worden benut. En door het versterken van de externe bereikbaarheid, internationaal en nationaal kan de economische relatie met andere economische zwaartepunten in Nederland en daarbuiten worden versterkt. Zowel samenwerking op de schaal van de metropoolregio op het gebied van Verkeer als het gebied van Openbaar Vervoer zijn

daartoe noodzakelijk. De Strategische Bereikbaarheidsagenda van de Vervoersautoriteit MRDH, de tweede inhoudelijke onderlegger van deze conceptbegroting, geeft daar invulling aan.

1.2 Financiën

De begroting 2015 kent een omvang van € 599 miljoen. In de onderstaande tabel is de totaalbegroting opgenomen en de uitsplitsing over de programma's. In de hoofdstukken over de programma's worden deze toegelicht en de cijfers verder uitgewerkt.

In dit document zijn de jaarschijven voor de jaren 2015-2018 weergegeven.

Programmabegroting MRDH	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten				
- Programma Verkeer	175.087.346	97.352.118	160.471.502	37.745.984
- Programma Openbaar Vervoer	418.398.380	406.493.905	534.305.518	382.250.824
- Programma Ec. Vestigingsklimaat	5.573.010	5.573.010	5.573.010	5.573.010
Totaal lasten	**599.058.736**	**509.419.033**	**700.350.030**	**425.569.818**
Baten				
- Programma Verkeer	175.087.346	97.352.118	160.471.502	37.745.984
- Programma Openbaar Vervoer	418.398.380	406.493.905	534.305.518	382.250.824
- Programma Ec. Vestigigsklimaat	5.573.010	5.573.010	5.573.010	5.573.010
Totaal baten	**599.058.736**	**509.419.033**	**700.350.030**	**425.569.818**

Het meerjarenbeeld is niet geïndexeerd en is gebaseerd op prijspeil 2014.

Uitgangspunt binnen de MRDH is een gedegen financiering. Dit betekent:
- structurele uitgaven worden met structurele middelen gedekt;
- er worden geen verplichtingen aangegaan wanneer de bijbehorende dekking daarvoor ontbreekt;
- middelen worden pas uitgegeven als ze daadwerkelijk in bezit zijn; met dien verstande dat een gelimiteerde overplanning van projecten in een jaar mogelijk is, mits de begroting over een periode van 10 jaar sluitend is;
- inkomsten worden conservatief geraamd;
- er wordt gedegen risicomanagement gevoerd en risico's worden realistisch geraamd (zie paragraaf 4.6 over het weerstandsvermogen).

2 Bereikbaarheid en mobiliteit

2.1 Ambities: de Strategische Bereikbaarheidsagenda

De Vervoersautoriteit MRDH (Va) geeft uitvoering aan de wettelijke taken die op het terrein van verkeer en vervoer door het Rijk worden belegd bij de vervoerregio Rotterdam Den Haag en plaatst dat binnen een breder kader. In 2013 is daarom gewerkt aan een Strategische Bereikbaarheids-agenda (SBA), waarin de uitgangspunten voor de Va zijn geformuleerd als ambities die op een later moment verder worden uitgewerkt. Die agenda is opgesteld binnen de kaders van de strategische agenda van de MRDH en tot stand gekomen met inbreng vanuit de gemeenten en de stadsregio's.

De SBA positioneert het verkeer- en vervoersysteem als een cruciaal onderdeel van de metropoolvorming. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn geen doelen op zich, maar randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de Metropoolregio. De bredere doelen van de metropoolregio op het gebeid van het economisch vestigingsklimaat zijn het uitgangspunt geweest voor het bepalen van de opgaven voor een succesvol, verkeer- en vervoersysteem. Snellere verbindingen per auto en OV vergroten het draagvlak voor voorzieningen en de mogelijkheden voor functionele integratie (zakelijke contacten, woon-werkrelaties, winkelverkeer). De Mainport en Greenports nemen een bijzondere plek in binnen de Metropoolregio en vragen om een goede interne en externe bereikbaarheid. Internationale concurrentie en het 'daily urban system' vragen om opschaling van de bestaande regionale samenwerking naar de metropoolregio Rotterdam – Den Haag.

De missie van de Vervoersautoriteit luidt: "Wij verbinden mensen".

Deze missie wordt gedragen door een visie op vijf samenhangende kernthema's:

- concurrerende economie: het versterken van de economie door het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van onze economische kerngebieden;
- kwaliteit van plekken: het verhogen van de kwaliteit van internationaal concurrerende plekken en de kwaliteit van andere woon- en werklocaties in de metropoolregio door de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van deze locaties te verbeteren;
- kansen voor mensen: het vergroten van de kansen voor mensen door te zorgen dat ze toegang hebben tot werk en voorzieningen binnen een aanvaardbare reistijd en tegen een redelijke prijs;
- de duurzame regio: een meer toekomstvast, schoner, stiller en zuiniger vervoersysteem;
- efficiënt en rendabel: een kostenefficiënt en rendabel vervoersysteem door optimaal gebruik te maken van het beschikbare vervoersysteem en de ruimte daaromheen.

De eerste drie thema's worden gehanteerd als doelstellingen, de laatste twee zijn geen op zichzelf staande doelen, maar gelden als voorwaarden voor de realisatie van de andere doelstellingen.
De SBA geeft met deze doelstellingen een richtsnoer voor het toekomstige beleid en investeringsbeslissingen. Hiermee kan de concrete vraag worden beantwoord: wat willen we bereiken?

2.2 Wat willen we bereiken?

2.2.1 Concurrerende economie

De belangrijkste opgaven vanuit concurrerende economie liggen in het hoogstedelijk kerngebied en de Mainports/ Greenports. Hier liggen ook de grotere projecten van het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel en PHS, waarover in het MIRT tussen Rijk en Regio goede afspraken zijn gemaakt. Voor het thema concurrerende economie zijn de onderstaande opgaven geformuleerd:

- Verbeteren internationale bereikbaarheid hoogstedelijk kerngebied
- Verbeteren OV bereikbaarheid bestaande en nieuwe metropolitane locaties
- Versterken 'OV-backbone' ruimtelijk en vervoerkundig
- Verbeteren autobereikbaarheid Den Haag Internationale Zone/Scheveningen
- Verbeteren autobereikbaarheid en betrouwbaarheid Mainport en Greenport
- Verbeteren autobereikbaarheid en betrouwbaarheid Rotterdam-Den Haag
- Verbeteren autobereikbaarheid en betrouwbaarheid vanuit de zuidelijke Rijnmond en Drechtsteden naar het noorden

2.2.2 Verbeteren van de kwaliteit van plekken

Bij de kwaliteit van plekken gaat het zowel om de waardering van de (openbare) ruimte, die meer subjectief van aard is, als het gebruik (komen er veel mensen?). Voor het verbeteren van de kwaliteit van plekken zijn de volgende opgaven benoemd:

- Verbeteren verkeersstructuur en aantrekkelijkheid haltes t.b.v. ruimtelijke kwaliteit internationale en metropolitane centra
- Verbeteren aantrekkelijkheid en bereikbaarheid langzaam verkeer van de regionale OV-knooppunten
- Verbeteren toegankelijkheid en kwaliteit halten hoofdnet openbaar vervoer
- Verkeersingrepen ten behoeve van grootschalige stedelijke transformatie
- Het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op lokaal niveau door de gemeente met ondersteuning van de Vervoersautoriteit.
- Verhogen van de basiskwaliteit van (belangrijke) haltes van het OV-net (denk hierbij aan digitale reisinformatie, fietsvoorzieningen, wachtvoorzieningen en sociale veiligheid).

2.2.3 Kansen voor mensen

Voor kansen voor mensen is gekeken naar het aantal banen dat mensen met de auto of openbaar vervoer kunnen bereiken binnen 45 minuten. Dit leidt tot de volgende opgaven:

- Verbeteren bereikbaarheid per openbaar vervoer vanuit een aantal grote woongebieden
- Verbeteren bereikbaarheid per openbaar vervoer van woon- en werkconcentraties in het landelijk gebied
- Verbeteren betrouwbare en snelle aansluiting op hoofdnet openbaar vervoer en hoofdnet auto (binnen 15 minuten) vanuit alle delen van de regio
- Doorontwikkeling Snelfietsroutenetwerk in de regio
- Stimuleren van (her)huisvesting voorzieningen en kantoren op regionale OV knooppunten
- Stimuleren fietsbereikbaarheid basisvoorzieningen in landelijke woongebieden

2.2.4 De duurzame regio

Aangezien duurzaamheid niet als zelfstandige doelstelling, maar als randvoorwaarde is benoemd, zijn hier slechts twee aspecten in beeld gebracht waar de Vervoersautoriteit direct invloed op kan uitoefenen: vervoerwijzekeuze en verplaatsingsafstand. Door in te zetten op de modal shift van auto naar fiets en openbaar vervoer en het verkorten of voorkomen van verplaatsingen over langere afstanden wordt bijgedragen aan een energiezuiniger vervoerssysteem.

De huidige situatie geeft aanleiding tot de volgende opgaven:

- Stimuleren van duurzamer openbaar vervoer via de concessie
- Stimuleren van fiets en openbaar vervoer in en tussen de steden
- Stimuleren van gedragsverandering naar milieuvriendelijke vervoerwijzen (mobiliteitsmanagement)
- Stimuleren van transformatie en intensivering in bestaand stedelijk gebied en op OV-knooppunten
- Stimuleren van een modal shift in het vrachtverkeer

2.2.5 Efficiënt en rendabel

Het criterium efficiënt en rendabel kan op twee niveaus worden toegepast. Het eerste niveau is de ontwikkeling van opbrengsten en kosten van taken waarvoor de Vervoersautoriteit direct verantwoordelijk is, zoals een efficiënte exploitatie van het openbaar vervoer en de kosten en baten van investeringen in de regionale netwerken. Een bredere toetsing kan plaatsvinden op het niveau van mobiliteit en ruimte, waarbij het verkeer- en vervoerbeleid en het ruimtelijk beleid in de regio zo op elkaar worden afgestemd dat we slim gebruik maken van de bestaande infrastructuur en bestaand stedelijk gebied.

Opgaven zijn:
- Optimaliseren van de hele reisketen vanuit verschillende groepen gebruikers
- Duurzame exploitatie hoofdnet en basisnet OV
- Integreren van dynamisch verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en reisinformatie
- Samenhangende aansturing van trein en regionaal HOV
- Vernieuwende vervoerconcessies
- Verhoging van de opbrengsten uit het OV door marketing en reisinformatie

2.3 Vervolgproces strategisch kader bereikbaarheid

Op onderdelen wordt de strategische bereikbaarheidsagenda nog verder uitgewerkt. Onder meer als input voor een beleidsdocument met de status van de huidige Regionale Verkeer- en Vervoersplannen (RVVP), zoals bedoeld in de Planwet verkeer en vervoer. In dat proces past dat dat strategisch document, conform de afspraken die zijn gemaakt over het betrekken van de gemeenten bij het beleid van de MRDH en Va, in een zienswijzeprocedure zal worden voorgelegd aan de gemeenten.

De Rijksoverheid heeft in 2012 het landelijk verkeer- en vervoersbeleid herijkt. De *Nota Ruimte* en de *Nota Mobiliteit* zijn vervangen door de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. In deze structuurvisie staat welke verantwoordelijkheid het Rijk en de decentrale overheden hebben op het gebied van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Als gevolg van beperkte investeringsmiddelen, andere demografische uitgangspunten en onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen, is de context waarbinnen overheden werken structureel veranderd. Dit vraagt om andere manieren van (samen)werken tussen overheden, markt en samenleving. Daarom is in 2013, met de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad (AAZR) 2040, door de overheden hiervoor een gezamenlijk basis gelegd. Bestaande bestuurlijke afspraken staan hierbij niet ter discussie, maar de AAZR is in de toekomst leidend voor de bestuurlijke gesprekken van Rijk en regio over het fysieke domein. De AAZR zal, naast de SBA, worden betrokken bij de opstelling van het nieuwe RVVP.

2.4 De financiële structuur

De SBA, cq het toekomstige RVVP, wordt vertaald in een concreet investeringsprogramma. Teneinde de continuïteit van lopende programma's te borgen, is besloten om de investeringsprogramma's van de voormalige stadsregio's de eerste jaren -gedacht wordt aan een periode tot en met 2017- gescheiden te houden en om pas daarna de programmering in elkaar te schuiven. De MRDH neemt als rechtsopvolger van de stadregio's immers de verplichtingen van de realisatieprojecten over. De vraag wat gaan we doen om de doelen te bereiken, wordt dus vooralsnog beantwoord vanuit de lopende investeringsprogramma's. De huidige investeringsprogramma's sluiten goed aan bij de nieuw geformuleerde ambities, maar die ambities bieden daarnaast ruimte om in de toekomst nieuwe projecten en activiteiten te stimuleren.

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU-VV). Daarnaast zijn er nog specifieke Rijksbijdragen, zoals gelden voor Beter Benutten en het Actieprogramma Regionaal OV.

Het voormalige Stadsgewest Haaglanden beschikt over het Fonds Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad in Haaglanden (BOR-fonds, 2001). Uit dit fonds wordt een vastgesteld aantal projecten (mede)gefinancierd. Die gelden zijn volgens afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) voor een groot deel eind 2011 uitgegeven, doch voor enkele specifieke projecten is echter uitstel verleend. Deze projecten zijn opgenomen in het huidige Haaglandse Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (IPVV).

Verder kent het voormalige Stadsgewest Haaglanden een inwonerbijdrage ten behoeve van het Mobiliteitsfonds. Deze bijdrage (€ 9,13 per inwoner, prijspeil 2013) blijft in ieder geval in stand tot en met 2017. De inleg komt uitsluitend en volledig ten goede aan de gemeenten uit de Haaglandse regio. Voor de VA zal nog een nieuwe regeling worden ontworpen en ter besluitvorming worden voorgelegd. De begroting van de Vervoersautoriteit zal twee programma's kennen: Verkeer en Openbaar Vervoer.

Beide programma's kennen een nadere onderverdeling naar in thema's. In elk van deze thema's zal de komende jaren de verdeling in budgetten van de voormalige stadsregio's op basis van hun investeringsprogramma's herkenbaar en controleerbaar in beeld worden gebracht. Daarnaast zal sprake zijn van budgetten met het label van de Vervoersautoriteit. In aanvang zal het hier alleen gaan om gezamenlijke apparaatskosten, maar gaande weg zullen hierin ook nieuwe gezamenlijke projecten worden ondergebracht.

De nieuwe begrotingsstructuur waar naartoe gewerkt wordt ziet er als volgt uit:

Programma Verkeer:		**Programma Openbaar Vervoer:**
1. Beleid en programmering		**1. Beleid en programmering**
a. budgetten met label voormalig HGL		*a. budgetten met label voormalig HGL*
b. budgetten met label voormalig SR		*b. budgetten met label voormalig SR*
c. budgetten met label VA (gezamenlijk)		*c. budgetten met label VA (gezamenlijk)*
2. Verkeersmanagement en wegenstructuur		**2. Exploitatie**
a. budgetten met label voormalig HGL		*a. budgetten met label voormalig HGL*
b. budgetten met label voormalig SR		*b. budgetten met label voormalig SR*
c. budgetten met label VA (gezamenlijk)		*c. budgetten met label VA (gezamenlijk)*
3. Fiets- en ketenmobiliteit		**3. Beheer en onderhoud**
a. budgetten met label voormalig HGL		*a. budgetten met label voormalig HGL*
b. budgetten met label voormalig SR		*b. budgetten met label voormalig SR*
c. budgetten met label VA (gezamenlijk)		*c. budgetten met label VA (gezamenlijk)*
4. Verkeersveiligheid		**4. Netwerk**
a. budgetten met label voormalig HGL		*a. budgetten met label voormalig HGL*
b. budgetten met label voormalig SR		*b. budgetten met label voormalig SR*
c. budgetten met label VA (gezamenlijk)		*c. budgetten met label VA (gezamenlijk)*

Op termijn zullen de huidige cijfers worden gerangschikt naar de nieuwe structuur. Deze specificatie is nu nog niet gemaakt vanwege de afspraak om de begrotingen voor verkeer en vervoer tot eind 2018 gescheiden te houden omwille van continuiteit en beleid en gemaakte afspraken in stadsregionaal en stadsgewestelijk verband.

De vraag naar de concrete activiteiten in 2015 komt aan bod bij de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer in de vorm van de tweede W-vraag: wat gaan we er voor doen? Zoals eerder aangegeven wordt deze vraag echter vooralsnog beantwoord vanuit de lopende

investeringsprogramma's. Hieronder zal daar een zeer beknopt beeld worden gegeven. Voor de complete uitwerking wordt verwezen naar de vigerende begrotingen en investeringsprogramma's van de stadsregio's, die op de reguliere wijze zijn of worden vastgesteld en als bijlage aan dit document zijn toegevoegd.

2.5 Programma Verkeer

2.5.1 Wat gaan we doen in 2015?

In de Haagse regio zijn de volgende activiteiten gepland.

1. De bouw van een fietsviaduct over de A4, de realisatie van een fietsbrug over de Vliet, de bouw van een fietsviaduct over het Vlietpolderplein in Naaldwijk en de aanleg van een fietstunnel onder de Zuidelijke Randweg Naaldwijk. We voeren het programma *Fietsenstallingen bij herkomst en (tussen)bestemming* uit, stimuleren fietsgebruik met de jaarlijkse actie *Op de fiets werkt beter!* en optimaliseren het fietsroutenetwerk in Haaglanden.
2. We dragen bij aan grote wegverkeerprojecten in de regio, zoals de Rotterdamsebaan, A4-passage en Poorten & Inprikkers, A4 Delft-Schiedam en het programma Aansluitingen HWN-OWN, maar ook aan grote wegverkeerprojecten over de grenzen van de regio heen, zoals de RijnlandRoute, A13/A16 en de Blankenburgtunnel.
   Ook dragen we bij aan diverse regionale wegverkeerprojecten. We voeren het vervolgprogramma Beter Benutten Haaglanden uit.
3. We zetten innovatieve maatregelen voort die gericht zijn op ander reisgedrag, uitvoering van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en verbetering van de reis- en routeinformatie. We continueren de aanpak van Dynamisch Verkeersmanagement gericht op advisering en sturing van wegverkeer bij dagelijkse files, incidenten, evenementen en wegwerkzaamheden.
   We stimuleren afspraken over werkgerelateerd parkeren tussen bedrijven en overheidspartijen en dragen bij aan het verbeteren en uitbreiden van diverse P+R-locaties.
4. We stimuleren de aanpak van verkeersonveilige situaties door wegbeheerders. We verbeteren de monitoring van ongevalsgegevens en ontwikkelen een nieuwe analyse voor verkeersveiligheid. We zorgen voor verkeerseducatie in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs en voor permanente verkeerseducatie gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers.
5. We dragen bij aan het aanpakken van knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit en geluidsbelasting en voeren samen met de gemeenten het Programma Duurzame Mobiliteit uit.

In de Rotterdamse regio staan de volgende concrete activiteiten op de agenda:

1. Het rijkswegproject A4 Delft-Schiedam en de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein zijn gerealiseerd.
2. Voor de A13/A16-verbinding en de Blankenburgverbinding is eind 2015 een definitief Tracébesluit gereed en is een bestuursovereenkomst gesloten.
3. De regionale wegenprojecten "ongelijkvloerse kruising N57-N218", Verbreding N209 en Drie-in-Eén (ontsluiting Hoek van Holland, Veilingroute en Westerlee) zijn gereed. Monitoring van de verkeersintensiteiten op de N471 vindt plaats. Afspraken zijn gemaakt over de korte termijn maatregelen voor de Harmsenknoop N57-A15 en het knooppunt Vijfsluizen.
4. Met de uitvoering van het Vraagbeïnvloedingsprogramma zijn 16.000 spitsmijdingen gerealiseerd op de geselecteerde Beter Benutten-knelpunten.
5. Er wordt voorzien in een vervolg van de activiteiten van Bereik! om één gezamenlijke uitvoeringsorganisatie voor de inzet en het beheer van de Dynamisch Verkeers Maatregelen op rijks, provinciale en gemeentelijke wegen te waarborgen.

6. De kwaliteit van het fietsnetwerk is toegenomen. Het fietsgebruik is met 6% toegenomen ten opzichte van 2010 en de uitvoering van de snelfietsroute Rotterdam-Spijkenisse is in uitvoering.
7. Fietsparkeerplaatsen en OV-fietsen bij haltes en stations zijn afgestemd op de behoefte. Het Verwijzingsplan P+R is gerealiseerd. Doelgroepensystemen zijn gerealiseerd op (volle) P+R-locaties. Uitvoering van P+R-Schieveste.
8. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het stedelijk gebied voor vrachtverkeer blijft gewaarborgd.
9. Op stadsregionaal niveau is in 2015 het aantal verkeersdoden gedaald naar maximaal 28 en het aantal ziekenhuisgewonden naar maximaal 325.

2.5.2 Wat gaat het kosten?

Programma Verkeer (*)	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten				
- Lasten Haagse regio	157.847.500	75.155.400	140.016.400	7.021.400
- Lasten Rotterdamse regio	17.239.846	22.196.718	20.455.102	30.724.584
Totaal lasten	**175.087.346**	**97.352.118**	**160.471.502**	**37.745.984**
Baten				
- Baten Haagse regio	157.847.500	75.155.400	140.016.400	7.021.400
- Baten Rotterdamse regio	17.239.846	22.196.718	20.455.102	30.724.584
Totaal baten	**175.087.346**	**97.352.118**	**160.471.502**	**37.745.984**

(*) voor onderbouwing wordt verwezen naar de onderliggende stadsregionale begrotingen en het IPVV. De totstandkoming van het Investeringsprogramma is een proces dat nog loopt en de cijfers komen in de definitieve begroting.

2.6 Programma Openbaar Vervoer

2.6.1 Wat gaan we doen in 2015?

In de Haagse regio staat het volgende gepland.

1. In 2015 de concessie rail 2016-2026 worden gegund. Het dagelijks bestuur heeft gekozen voor de grondhouding ‘inbesteden’. Naar verwachting zal HTM ook vanaf 2016 de railexploitatie uitvoeren.
2. We zorgen voor planvorming en uitvoering voor het op RandstadRailniveau brengen van de lijnen in de Centrale Zone van Den Haag in het kader van het programma Netwerk RandstadRail.
3. Vanaf 2014 tot 2016 stromen 60 nieuwe trams van het type Avenio in.
4. We actualiseren plannen voor een nieuw openbaarvervoerlijnennet om reizigersgroei te accommoderen, in relatie tot NRR en Randstadnet.
5. We trekken tramlijn 19B in 2015 door naar de TU Delft.
6. We ontwikkelen de Verlengde Oosterheemlijn naar de A12 en werken verder aan de realisering van het station BleiZo.

7. We werken verder aan tophaltes, het verbeteren van de doorstroming en verhogen van de snelheid van de bus door nog meer vrijliggende busbanen te realiseren.
8. We verbeteren de toegankelijkheid van haltes en voertuigen, verbeteren de herkenbaarheid van het openbaar vervoer door uitvoering van het contract voor abri's, verbeteren actuele reisinformatie door extra DRIS-panelen te plaatsen en verbeteren de reisinformatie tijdens calamiteiten en/of omleidingen.
9. We vergroten het aanbod en de kwaliteit van vervoersmodaliteiten en voorzieningen op knoop- en overstappunten, bijvoorbeeld door uitbreiding van het aantal ov-fietsen, fietsenstallingen, P+R en treinlijnen (Programma Hoogfrequent Spoor en StedenbaanPlus).

De Rotterdamse regio heeft de onderstaande activiteiten opgenomen.

1. 80 % van alle in de bestuursperiode 2010-2014 nieuw gebouwde woningen en kantoren in de regio ligt in de invloedsfeer van hoogwaardig openbaar vervoer.
2. Er wordt een start gemaakt met de uitvoering van de ombouw Hoekse Lijn tot onderdeel van de doorgaande verbinding tussen Capelle en Hoek van Holland.
3. Openbaar vervoer over water functioneert betrouwbaar.
4. Er zijn 800 nieuwe panelen met dynamische reisinformatie op de OV-haltes in de regio.
5. Op alle tram- en metrolijnen rijdt modern materieel.
6. Efficiënte exploitatie van het OV door onder meer extra keerlussen voor trams en een verhoging van de snelheid. Er is een 10% hogere kosteneffectiviteit bereikt door een efficiëntere bedrijfsvoering bij de vervoerders en doordat het openbaar vervoersaanbod beter is afgestemd op de vervoervraag.
7. De sociale veiligheid in het OV ligt minimaal op het niveau van 2010 tegen € 2 miljoen lagere kosten per jaar door een efficiëntere inzet van mensen en middelen.

2.6.2 Wat gaat het kosten?

Programma Openbaar vervoer	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten				
Lasten Haagse regio	173.156.000	158.528.000	142.353.000	150.049.000
Lasten Rotterdamse regio	245.242.380	247.965.905	391.952.518	232.201.824
Totaal lasten	**418.398.380**	**406.493.905**	**534.305.518**	**382.250.824**
Baten				
Baten Haagse regio	173.156.000	158.528.000	142.353.000	150.049.000
Baten Rotterdamse regio	245.242.380	247.965.905	391.952.518	232.201.824
Totaal baten	**418.398.380**	**406.493.905**	**534.305.518**	**382.250.824**

3. Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting Economisch Vestigingsklimaat vormt niet alleen het financieel kader voor de periode 2015 – 2018, maar schetst ook het beleidsmatige kader. Dit beleidsmatige kader komt direct voort uit de inhoudelijke ambities, doelstellingen en activiteiten zoals verwoord in de Agenda Economisch Vestigingsklimaat (AEV) en het bijbehorende werkprogramma. Hieronder worden deze kort gepresenteerd.

3.1 Wat willen we bereiken in 2015?

1. Meer agglomeratiekracht met behoud van de voordelen van meerkernige stedelijke structuur
2. Meer kennisintensieve bedrijvigheid en kenniswerkers werkzaam in de MRDH
3. Meer werkgelegenheid en omzet in de high-tech en mid-tech industrie in de regio
4. Transitie naar een grondstof- en energiearme economie
5. Een hoogwaardiger voorzieningenaanbod (groen, cultuur, leisure, detailhandel, onderwijs, woonmilieus)

3.2 Wat gaan we daarvoor doen in 2015?

1. Werklocaties – we zorgen voor een goed functionerende ruimtelijke structuur (detailhandel, kantoren, bedrijventerreinen), waarbij vraag- en aanbod in evenwicht zijn, er ruimte is voor groei van bedrijven, clustervorming wordt ondersteund en ook in kleinere kernen voldoende voorzieningen aanwezig zijn.
2. Energie-infrastructuur – we bouwen aan een metropoolwijd ‘grid’ van duurzame energie-infrastructuur om schaal- en efficiencyvoordelen te benutten en om de ontwikkeling van nieuwe technologieën in de praktijk mogelijk te maken. Zo geven we vorm aan de transitie van de economie en de energiehuishouding.
3. Gebieden – we willen innovatie, kruisbestuiving, ontmoeting en aantrekkelijk wonen ruimtelijk mogelijk maken. Dit vraagt om investeringen in interactiemilieus en binnenstedelijke gebiedsontwikkeling.
4. Branding – we ontwikkelen een eenduidige brandingstrategie voor de hele regio: een gemeenschappelijke vlag waaronder alle al aanwezig merken hun eigen identiteit in gezamenlijkheid kunnen uitdragen, met als doel meer (inter)nationale bezoekers en (internationale) bedrijven en congressen.
5. Clustervorming – we faciliteren een sterk economisch netwerk tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen binnen de metropoolregio, leidend tot succesvolle cross-overs tussen bedrijven uit verschillende clusters, sectoren en gebieden binnen de metropoolregio. Dit ten behoeve van economische diversificatie en behoud en groei van werkgelegenheid en inkomen op de langere termijn.
6. Financiering – we willen we met massa en slagkracht werken aan investeringsproposities om Nederlandse en buitenlandse financiers – privaat én publiek – te koppelen aan initiatieven in de metropoolregio.
7. Onderwijs en arbeidsmarkt – samen met onderwijsinstellingen werken we aan een langjarige strategie met als doelen een flexibel inzetbare, goed opgeleide beroepsbevolking met kennis en vaardigheden die voldoende aansluiten op de vraag uit de regionale clusters, en een arbeidsmarkt die zodanig functioneert dat er voldoende mobiliteit van werknemers is tussen bedrijven en sectoren.
8. Nieuwe economische dragers landelijk gebied - door verdergaande samenwerking en specialisatie realiseren we een hoogwaardiger voorzieningenaanbod in onze regio. Toerisme en recreatie worden naast de agrarische sector een nieuwe economische drager voor het landelijk gebied.

3.3 Wat gaat het kosten?

Activiteiten economisch vestigingsklimaat	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten				
• Werklocaties	150.000	PM	PM	PM
• Energie-infrastructuur	650.000	PM	PM	PM
• Gebieden	150.000	PM	PM	PM
• Branding	400.000	PM	PM	PM
• Financiering	300.000	PM	PM	PM
• Clustervorming	750.000	PM	PM	PM
• Onderwijs-arbeidsmarkt	500.000	PM	PM	PM
• Economie landelijk gebied	275.000	PM	PM	PM
Subtotaal Programmabudget	3.175.000	3.175.000	3.175.000	3.175.000
Apparaatslasten	2.274.698	2.274.698	2.274.698	2.274.698
Stelpost	123.312	123.312	123.312	123.312
Totaal uitgaven	**5.573.010**	**5.573.010**	**5.573.010**	**5.573.010**
Baten				
Inwonerbijdrage regiogemeenten	5.573.010	5.573.010	5.573.010	5.573.010
Totaal uitgaven	**5.573.010**	**5.573.010**	**5.573.010**	**5.573.010**

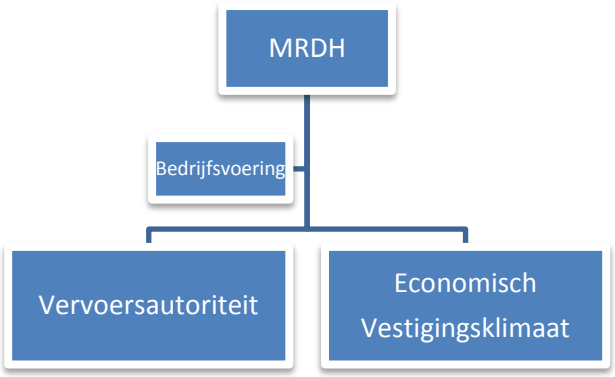
Voor het meerjarenbeeld zal per jaar, in overleg met de wethouders economie van de deelnemende gemeenten, in een op te stellen jaarprogramma worden bezien op welke wijze het programmabudget wordt verdeeld over de werkvelden.

4. Paragrafen

4.1 Organisatie en bedrijfsvoering

De MRDH-organisatie opereert binnen het bestuurlijke en maatschappelijke netwerk van gemeenten, bedrijfsleven, kennisinstellingen, financiers, gemeenten, provincie, Rijk en internationale organisaties. Resultaatgerichte samenwerking tussen en met deze partijen is het uitgangspunt.
De samenwerking krijgt vorm vanuit de gemeentelijke apparaten. De MRDH organisatie initieert en agendeert vooral. Dit uitgangspunt past zowel bij de wens van zo laag mogelijke kosten (o.a. in relatie tot de inwonerbijdrage), als bij de gedachte dat regionale samenwerking een taak is van de deelnemende gemeenten zelf en daarom zoveel mogelijk vanuit de deelnemende gemeenten moet worden bemenst. De samenwerking moet gericht zijn op het maken van afspraken, het uitvoeren van activiteiten, het aantrekken van (publieke en private) middelen en het bereiken van resultaten die bijdragen aan het realiseren van de missie. De top van de organisatie moet daarom op voet van gelijkwaardigheid op bestuurs- en directieniveau verbindingen kunnen leggen.

MRDH-organisatie
De organisatie, onder leiding van de secretaris, bestaat uit twee inhoudelijke pijlers, de Vervoersautoriteit (VA) en Economisch Vestigingsklimaat (EV), en een centrale stafafdeling waaronder bedrijfsvoering, communicatie, financiën en overige ondersteuning (BV). De secretaris is het eerste aanspreekpunt voor het DB en AB en is verantwoordelijk voor het organiseren van het bestuurlijk opdrachtgeverschap van de MRDH-organisatie. Samen met de directeur VA, de directeur EV en het afdelingshoofd BV vormt de secretaris-directeur het directieteam. De MRDH-organisatie ziet er schematisch als volgt uit:



Vervoersautoriteit (VA)
Binnen deze pijler staat de uitvoering van de Strategische Bereikbaarheidsagenda centraal. Onder de eindverantwoordelijkheid van de algemeen directeur VA zijn twee directies voorzien: Verkeer en Openbaar Vervoer. De dagelijkse leiding van deze directies komt bij twee beleidsdirecteuren. De VA telt 56 fte, waarvan 35 vaste kern en 21 in de flexibele schil. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU verkeer en vervoer.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)
De EV-organisatie is vooral een regie- en programma-organisatie. De ambtelijke organisatie van deze pijler bestaat uit een kleine vaste kern, die nauw samenwerkt met de gemeentelijke diensten van de deelnemende gemeenten. De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van de Strategische Agenda EV ligt bij directeur EV. Deze is lid (evt. voorzitter) van een Programmaraad die uit directeuren/hoofden economie van enkele gemeenten bestaat en die elk verantwoordelijk zijn voor een inhoudelijk thema of werkveld. Bij dit organisatie-onderdeel werken 9 fte.

Bedrijfsvoering (BV)
De Bedrijfsvoering wordt gepositioneerd onder de secretaris. De bedrijfsvoeringsfuncties omvatten HRM, Communicatie, Financiën & Control, Juridische Zaken, Bestuursondersteuning, Secretariaat, Huisvesting, ICT en Facilitaire Zaken. Totale ambtelijke capaciteit voor dit onderdeel: 24 fte, waarvan zes fte ten laste van de inwonerbijdrage en 18 fte ten behoeve van de Va. Facilitaire zaken worden deels door eigen medewerkers gedaan en deels extern ingekocht en/of zijn (afhankelijk van de vestigingslocatie) geheel of gedeeltelijk inbegrepen in de huurprijs van de vestigingslocatie.

4.2 Financiering / Treasurystatuut

Treasuryfunctie en -beleid
Het doel van de treasuryfunctie kan worden geformuleerd als: het sturen en beheersen van, het verantwoorden over en het toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, de financiële geldstromen, de financiële posities en de hieraan verbonden risico's op een zodanige wijze, dat risico's worden geminimaliseerd en opbrengsten worden geoptimaliseerd.

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de wet Financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (RUDDO, UFDO en BLDO). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het Treasurystatuut 2014. 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 MRDH ontvangt rente over in de financiële markt uitgezette middelen. Dat gebeurt binnen de wettelijke kaders (FIDO, RUDDO) en die van het vigerende treasurystatuut 2014. Op basis van periodiek te actualiseren liquiditeitsplanningen zijn deze middelen in een mix van kort - en langlopende beleggingen uitgezet.

Om beter kunnen voldoen aan de door Europa gestelde begrotingsdiscipline is sinds 15 december 2013 een daartoe strekkende wijziging van de wet Financiering decentrale overheden (FIDO) van kracht. Hiermee worden alle decentrale overheden verplicht om alle geldmiddelen die zij niet onmiddellijk nodig hebben voor de publieke taak aan te houden in 's Rijks schatkist. Dat is van grote invloed op de treasuryfunctie en – opbrengsten van decentrale overheden.

In 'Rijks schatkist kan een decentrale overheid middelen aanhouden in rekening-courant en/of in deposito's met een looptijd variërend van een week tot maximaal 30 jaar. Over het dagelijkse saldo in rekening-courant wordt de daggeldrente (het zgn. Eonia-tarief) vergoed. De te vergoeden rente op deposito's is gelijk aan de percentages waartegen het Rijk zelf leent op de geld- en kapitaalmarkt. Omdat de actuele rentetarieven historisch gezien extreem laag zijn en soms zelfs negatief, is expliciet bepaald dat de aan decentrale overheden te vergoeden rente nooit negatief kan zijn. Alle rentepercentages worden dagelijks vastgesteld op basis van de actuele marktrente.

Uitzettingen uit hoofde van de publieke taak blijven voor decentrale overheden mogelijk. Zo kunnen ook na invoering van het verplicht schatkistbankieren leningen worden verstrekt aan derden of eigen vermogen aan verbonden partijen.

Daarnaast kunnen decentrale overheden er als alternatief voor het aanhouden van overtollige middelen in 'Rijks schatkist voor kiezen om schulden af te lossen en/of aan elkaar leningen te verstrekken (los van de publieke taak). Bij onderling te verstrekken leningen gelden twee voorwaarden. Ten eerste mag er geen verticale toezichtrelatie bestaan tussen geldverschaffer en lener en ten tweede dienen onderlinge leningen aan het CBS te worden gerapporteerd op een nog nader te bepalen wijze.

Beleggingen in obligaties, die vóór 4 juni 2012 om 18.00 uur zijn aangegaan en een looptijd hebben tot na 31 december 2013 mogen tot het einde van de looptijd worden aangehouden. Herbelegging van deze middelen is toegestaan, mits dat binnen de oorspronkelijk overeengekomen looptijd past.
Voor beleggingsfondsen geldt een specifiek regime. Beleggingen in geldmarktfondsen moeten in drie gelijke jaarlijkse delen worden afgebouwd, te beginnen in 2013. Beleggingen in kapitaalmarktfondsen mogen in zeven gelijke jaarlijkse delen worden afgebouwd.
De op grond van de wet BDU Verkeer en Vervoer verplichte jaarlijkse toerekening van rente aan de fondsen BDU op basis van het herfinancieringstarief van de Europese Centrale Bank (de zgn. refirente) is met de invoering van het verplicht schatkistbankieren vanaf 2014 vervallen.

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 daarvan is er normaal gesproken sprake van een goede liquiditeitspositie. Het uitzetten van deze middelen draagt bij aan structurele en – ondanks de steeds lagere rentetarieven in de afgelopen jaren – relatief belangrijke rentebaten.

Verplicht schatkistbankieren leidt onontkoombaar tot lagere vermogensopbrengsten. Binnen de hiervoor geschetste kaders wordt daarom ingezet op de volgende beleidslijnen om de voorziene negatieve effecten te minimaliseren:

1. Aanhouden van de bestaande beleggingsportefeuille in obligaties tot het einde van de looptijd, uiterlijk in 2016;
2. Aanhouden van de bestaande beleggingsconstructie voor het BOR- fonds tot het einde van de looptijd, uiterlijk in 2019;
3. Het verstrekken van leningen aan andere decentrale overheden als substituut voor de belegging in lange middelen (dus met een looptijd > 1 jaar). Daarmee wordt een substantieel hoger rendement behaald dan het Rijk in de vorm van deposito's kan bieden. Hiertoe zal een overeenkomst worden aangegaan met BNG Vermogensbeheer B.V. (onderdeel van de Bank Nederlandse Gemeenten), die dit geheel voor de MRDH kan faciliteren. Afhankelijk van de te behalen rendementen kunnen uitzettingen ook plaatsvinden via andere hierin gespecialiseerde financiële instellingen;
4. Gebruik maken van de depositofaciliteiten van het Rijk op basis van een gemiddelde looptijd van 1 jaar en het door bemiddeling van enkele gespecialiseerde financiële instellingen verstrekken van kortlopende (tot één jaar) leningen aan andere decentrale overheden.

Deze vier instrumenten worden in een nader uit te werken mix ingezet.

Rentevisie

Het tarief van de herfinancierings(refi)rente is in juni 2014 door de Europese Centrale Bank verlaagd naar 0,15%. De korte rente zal daardoor licht dalen. Mede als gevolg van een doorzettend herstel van de economie in 2014 en 2015 zal de lange rente echter langzaam stijgen.

Renterisicobeheer

Het renterisico dat de MRDH op de vlottende middelen loopt, kan worden getoetst aan de kasgeldlimiet. Volgens deze limiet is de totale omvang van de vlottende schuld op enig moment aan een maximum gebonden (8,2% van de lastenkant van de begroting).
De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2015 bedraagt op basis van het geactualiseerde begrotingstotaal € 49.122.652. Deze limiet zal niet worden overschreden.
Aangezien de MRDH geen rentedragende vaste schulden heeft, is toetsing aan de rente-risiconorm niet relevant.

Kredietrisico
Het kredietrisico (ook wel debiteurenrisico genoemd) is het risico dat belegde en/of in bewaring gegeven geldmiddelen, obligaties of leningen niet langer beschikbaar zijn en/of afgelost kunnen worden omdat de wederpartij het geld niet (meer) heeft. Dit risico wordt uitgedrukt in een rating.

In het treasurystatuut 2014 en de relevante wet-en regelgeving zijn minimumeisen gesteld aan de rating van de partijen, bij wie de MRDH haar liquide middelen inlegt dan wel belegt.
Voor beleggingen met een looptijd langer dan drie maanden geldt een minimumrating van AA-minus en voor direct opvraagbare tegoeden (tot drie maanden) geldt de rating A als ondergrens. Daarnaast moet de tegenpartij zijn gevestigd in een lidstaat van de EU/EER (EER staat voor Europese Economische Ruimte: dat zijn alle EU-landen aangevuld met Liechtenstein, Noorwegen en IJsland). Tevens dient dit land tenminste over een AA-rating te beschikken. Tenslotte dient de rating door tenminste twee ratingbureaus zijn afgegeven. Standard & Poor's, Moody's en Fitch zijn de drie meest gerenommeerde ratingbureaus.

In 2013 is de rating van Nederland door Standard & Poor's verlaagd naar AA+. De rating van Nederland door Moody's en Fitch is echter nog steeds AAA.

4.3 Algemene Dekkingsmiddelen

De algemene dekkingsmiddelen van de metropoolregio bestaan uit een bepaald bedrag per inwoner. Het inwonertal op 1 januari van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarvoor de bijdrage is verschuldigd is uitgangspunt voor de berekening van de bijdrage per deelnemende gemeente voor de begroting. Op 1 januari 2014 telden de 24 gemeenten, die samen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vormen, in totaal 2.274.698 inwoners. De bijdrage per inwoner bedraagt € 2,45. Zie hoofdstuk 5 voor een uitsplitsing per gemeente.

4.4 Grondbeleid

Deze paragraaf is niet van toepassing omdat de MRDH geen grondbeleid voert en geen te ontwikkelen gronden bezit.

4.5 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 wordt gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

Een partij die jaarlijks een subsidie krijgt, maar waaraan geen andere financiële verplichtingen zitten met een juridische afdwingbaarheid door derden, 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 is er één verbonden partij: de Verkeersonderneming. Het doel van De Verkeersonderneming is het bereikbaar houden van de regio Rotterdam. Dit wordt gerealiseerd door asfalt slim te gebruiken en door werkgevers en werknemers slimmer te laten reizen en werken. De Verkeersonderneming wordt bijgestaan door een Stuurgroep (Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Rotterdam, Stadsregio en gemeente Rotterdam) een Raad van Advies (Deltalinqs, de KvK, TLN, EVO,

gemeente Spijkenisse namens de gemeenten op Voorne-Putten, Provincie Zuid-Holland en de Politie Rotterdam-Rijnmond).

In de afgelopen periode leverde de Stadsregio Rotterdam 1/6de van de bijdrage aan de Verkeersonderneming. Deze bijdrage wordt de komende periode door de MRDH gefinancierd uit de BDU, vanuit het voor de Rotterdamse regio geoormerkte deel van de BDU. Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegrotingen voor bereikbaarheid en mobiliteit.

4.6 Weerstandsvermogen en risico's

Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen de beschikbare en benodigde weerstandscapaciteit. De risico's die de MRDH loopt, vallen in een aantal categorieën uiteen:

- normale bedrijfsrisico's zoals brand, wateroverlast, aansprakelijkheid of uitval van nutsvoorzieningen of ICT;
- risico's die samenhangen met de activiteiten voor verkeer en openbaar vervoer;
- risico's die samenhangen met de activiteiten voor het economisch vestigingsklimaat.

Deze risico's worden als volgt afgedekt:

- Voor de normale bedrijfsrisico's worden verzekeringen afgesloten, voor zover mogelijk en voor zover ze niet in de normale exploitatie worden opgevangen.

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

- De risico's die samenhangen met de strategische agenda Economisch Vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt. Op het moment dat die weerstandscapaciteit niet aanwezig is, zoals het geval is bij de start van de MRDH, zal de MRDH extra prudent moeten zijn bij het aangaan van verplichtingen.

4.7 Onderhoud kapitaalgoederen

De paragraaf onderhoud kapitaalgoederen bevat op basis van het BBV tenminste de beleidsuitgangspunten voor onderhoud van wegen, riolering, water, groen en gebouwen. Hiervan is geen sprake in de MRDH.

Bij de start van de MRDH zal in relatie tot de opheffing van de stadsregio's wel overdracht plaatsvinden van een aantal andere kapitaalgoederen die onlosmakelijk zijn verbonden met de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van mobiliteit. Het betreft oplaadapparatuur voor OV-chipkaarten, rechten van opstal en personenbussen.

Afhankelijk van nog te maken keuzes, kan de MRDH eigenaar worden van kantoormeubilair, automatiseringsapparatuur en software. Besluitvorming over activering en afschrijvingstermijnen zal dan plaatsvinden. Activa onder een gezamenlijke aanschaffingsprijs van € 10.000 worden altijd in het jaar van aanschaf ten laste van het resultaat gebracht.

4.8 Staat van reserves en fondsen 2015-2018

De MRDH heeft (nog) geen reserves en fondsen. Voor de fondsen geldt dat deze vanuit de rechtsopvolging zullen worden overgedragen vanuit de stadsregio's. Dit moet nog worden geconcretiseerd op basis van de liquidatieplannen van de stadsregio's.

5 Inwonerbijdrage per gemeente

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2014 [1)]	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2015
Albrandswaard	25.071	2,45	61.424
Barendrecht	47.371	2,45	116.059
Bernisse	12.375	2,45	30.319
Brielle	16.304	2,45	39.945
Capele aan den IJssel	66.204	2,45	162.200
Delft	100.081	2,45	245.198
Den Haag	509.779	2,45	1.248.959
Hellevoetsluis	38.955	2,45	95.440
Krimpen aan den IJssel	28.825	2,45	70.621
Lansingerland	57.111	2,45	139.922
Leidschendam-Voorburg	73.465	2,45	179.989
Maassluis	32.091	2,45	78.623
Midden-Delfland	18.448	2,45	45.198
Pijnacker-Nootdorp	51.080	2,45	125.146
Ridderkerk	45.237	2,45	110.831
Rijswijk	47.641	2,45	116.720
Rotterdam	618.261	2,45	1.514.739
Schiedam	76.406	2,45	187.195
Spijkenisse	72.539	2,45	177.721
Vlaardingen	71.025	2,45	174.011
Wassenaar	25.597	2,45	62.713
Westland	103.272	2,45	253.016
Westvoorne	13.971	2,45	34.229
Zoetermeer	123.589	2,45	302.793
Totaal	**2.274.698**		**5.573.010**

[1)] Bron: Statline Databank CBS, voorlopig aantal inwoners per 1-1-2014; info van 31-3-2014

De onderstaande gemeenten, voorheen deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling SGH, betalen in 2015 een bijdrage in het kader van het mobiliteitsfonds.

Gemeente	Aantal inwoners	Bijdrage per inwoner *)	Totaal inwonerbijdrage 2015
Den Haag	509.779	9,13	4.654.282
Delft	100.081	9,13	913.740
Leidschendam-Voorburg	73.465	9,13	670.735
Midden-Delfland	18.448	9,13	168.430
Pijnacker-Nootdorp	51.080	9,13	466.360
Rijswijk	47.641	9,13	434.962
Wassenaar	25.597	9,13	233.701
Westland	103.272	9,13	942.873
Zoetermeer	123.589	9,13	1.128.368
Totaal	**1.052.952**		**9.613.452**

*) Prijspeil 2013

BIJLAGEN

Bijlage 1: Uitsnede van Programma Bereikbaarheid en Mobiliteit, pagina's 6-8, 16-22, Begroting 2015 stadsregio Rotterdam, ter vaststelling door het algemeen bestuur op 9 juli 2014

Bijlage 2: Uitsnede van Programma Mobiliteit, pagina's 10-17, 51, 53-54, Programmabegroting 2015 Stadsgewest Haaglanden, vastgesteld door het algemeen bestuur op 25 juni 2014

BIJLAGE 1

Uitsnede van Programma Bereikbaarheid en Mobiliteit

pagina's 6-8, 16-22

Begroting 2015 stadsregio Rotterdam,

ter vaststelling door het algemeen bestuur op 9 juli 2014

2.2 Brede Doeluitkering (BDU)

De BDU is een gesloten fonds en de raming de inkomsten en uitgaven vindt tien jaren vooruit plaats (nu periode 2014 – 2023). Onze voorgenomen uitgaven voor de komende tien jaren moeten passen binnen het totaal van de bestaande middelen in de fondsen en verwachte inkomsten.

ONTWIKKELINGEN IN DE BDU

TERUGBLIK:

Inpassing Hoekse Lijn tot met zomer 2013
In het najaar van 2012 is er een actualisatie gemaakt van het meerjarenbeeld van de BDU. In deze actualisatie was de inpassing van de realisatie van de Hoekse Lijn de voornaamste opgave. Er waren echter toen nog veel onzekerheden waardoor het onzeker was of de Hoekse Lijn financieel wel kon worden ingepast in een sluitende meerjarenraming. Daarom heeft het dagelijks bestuur besloten het projectbesluit Hoekse Lijn uit te stellen tot de zomer 2013.

De tussenliggende tijd is gebruikt om:
- duidelijkheid te krijgen over de gevolgen van het regeerakkoord;
- een vijftal maatregelen waarover op 7 november 2012 werd besloten nader uit te werken;
- duidelijkheid te verkregen over de omvang van de investering van de Hoekse Lijn, en de risico's;
- duidelijkheid te verkrijgen over exploitatie effecten van de Hoekse Lijn.
- de lange termijn risico's van het vervangingsonderhoud en de indexatieproblematiek inzichtelijk te maken in het meerjarenbeeld.

Om vervolgens tot een sluitende meerjarenraming te kunnen komen zijn er keuzes gemaakt. Zo moet het businessplan van de RET via een ingroei, op termijn leiden tot een structureel lagere subsidie. Naast het RET business plan worden nog diverse aanvullende maatregelen doorgevoerd. Het gaat daarbij om aanpassingen in het busnet en het tramnet, een aanpassing van de OV-tarieven, bezuinigingen op regulier onderhoud en sociale veiligheid. Daarnaast zal de stadregio haar indexatierisico ná 2016 elimineren door vervoerders in nieuwe concessies te compenseren conform de BDU-index in plaats van de OV-index (samen de trap op, samen de trap af). De aanvullende maatregelen worden in 2014 nader uitgewerkt en daarna voorgelegd aan het dagelijks bestuur. Deze maatregelen, die de stadsregio als opdrachtgever met de RET zal verkennen, moeten leiden tot een nog lagere exploitatiebijdrage, en daarmee tot een verhoogde financiële houdbaarheid van het OV-systeem voor de lange termijn. Dit is een opgave van het DB aan de portefeuillehouder ten einde de kwaliteit van het OV en de investeringen o.a. op onderhoud ook voor de lange termijn zeker te kunnen stellen.

VOORUITBLIK:

Voorbereiding en implementatie businessplan RET en aanvullende maatregelen.
De komende periode staat in het teken van de voorbereiding en implementatie van het businessplan RET en de aanvullende maatregelen. Wanneer onderdelen van het businessplan RET niet kunnen worden gerealiseerd zal dit niet leiden tot een aanpassing van de bezuiniging en dus niet leiden tot een bijstelling (=verhoging) van de subsidie. Het voorzieningenniveau mag niet worden verminderd. Ook de besparing via de aanvullende maatregelen is taakstellend. Voor zover een maatregel in de uitwerking onvoldoende oplevert, moet dit worden gecompenseerd door de andere maatregelen.

Realisatie fase Hoekse Lijn.
In de zomer 2014 besluit het dagelijks bestuur of de Hoekse Lijn verder in de realisatie wordt gebracht. Dan is namelijk het zogenaamde definitief ontwerp gereed. We hebben dan ook een nauwkeurige raming de verwachte kosten.

Rijksbegroting 2014.

Het kabinet heeft aangegeven dat de ministeries voor 2014 geen loon- en prijspeil compensatie zullen ontvangen. Naar verwachting zal dat betekenen dat ook de BDU dus geen indexatie zal ontvangen. In het najaar van 2014 wordt dit duidelijk.

Financiële consequenties.
Het meerjarenbeeld ziet er nu als volgt uit:

In € mln

meerjarenbeeld	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
inkomsten	315	257	262	262	269	269	269	267	268	268
uitgaven	431	262	270	412	263	246	245	223	227	231
verschil	*-116*	*-5*	*-8*	*-150*	*6*	*23*	*24*	*44*	*40*	*36*

fonds standen ultimo	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
restant middelen	180	174	166	17	22	45	69	113	154	190

Er is sprake van een sluitend meerjarenbeeld op lange termijn. Tot en met 2017 neemt het fonds jaarlijks af als gevolg van de aanleg Hoekse Lijn. Daarna nemen de fondsmiddelen weer jaarlijks toe. Deze middelen zijn nodig voor toekomstig nieuw beleid. In dit meerjarenbeeld zijn de belangrijkste beïnvloedbare en reële risico's verwerkt. Er zijn echter ook nog kansen en bedreigingen waar nu geen rekening mee kan worden gehouden. Deze zijn:

Bedreigingen:
- De studenten OV-kaart wordt afgeschaft en er komt een ander kortingsproduct voor in de plaats. Ter indicatie: de inkomsten uit de studenten OV-kaart bedragen voor de RET circa € 28 miljoen per jaar.
- Een nieuwe bezuinigingsronde op de Rijks BDU-middelen.
- Een stijging van de marktrente waardoor de financieringskosten van het materieel (de tram's en metro's) en de infrastructuur (vervangingsonderhoud) stijgen.

Kansen:
- Lobby bij Rijk voor structurele middelen vervangingsonderhoud. De stadsregio heeft voor de netwerkuitbreidingen Beneluxlijn, Nesselandelijn en Randstadrail nooit additionele middelen in de BDU-uitkering ontvangen voor vervangingsonderhoud van de infrastructuur.
- We houden bij de Hoekse Lijn nog geen rekening met de Rijksbijdragen die Prorail nu krijgt voor het onderhouden van het spoor. Wanneer de stadsregio dit spoor overneemt van Prorail zouden de Rijksmiddelen voor onderhoud naar de stadsregio moeten gaan.

Zodra er een concretere financiële vertaling van deze kansen en bedreigingen kan worden gemaakt, wordt deze meegenomen in een actualisatie van het meerjarenbeeld.

UITGANGSPUNTEN MEERJARENBEELD

Deze begroting is tot stand gekomen op basis van de volgende uitgangspunten:

1. Het meerjarenbeeld van de BDU komt tot stand door voor de periode tot en met 2023 een inschatting te maken van:
   - de te ontvangen rijksbijdragen aan BDU, gebaseerd op de nu bekende informatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu;
   - de voor di
   - t beleidsterrein beschikbare (en nog niet verplichte) middelen in de fondsen;
   - de uitgaven voor openbaar vervoer. Uitgangspunten daarbij zijn de bestaande contracten en bestaande beleidswensen;
   - de uitgaven voor infrastructurele projecten. Uitgangspunten daarbij zijn de beoogde investeringen uit het Regionaal Investeringsplan Verkeer en Vervoer (RIVV).

2. Ten aanzien van de investeringen Verkeer en Vervoer (RIVV) zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:
   - de te verwachten uitgaven voor verkeer en vervoerprojecten zijn gebaseerd op gesprekken met de wegbeheerders aansluitend op de prioriteiten in de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer 2011-2015;
   - de begroting 2015 vormt het budgettaire kader voor het RIVV 2015-2018. In de bijlage zijn zowel het programma kleine projecten als het programma grote projecten uit het RIVV op hoofdlijnen opgenomen. Een gedetailleerd RIVV wordt toegevoegd bij de eerste begrotingswijziging 2015;
   - voor het programma Kleine projecten is van 2015 tot en met 2019 maximaal € 20 miljoen per jaar beschikbaar voor kleine projecten in de categorieën: DVM, fiets, goederenvervoer, mobiliteitsmanagement, P+R, verkeersveiligheid, wegennetwerk en openbaar vervoer.

3.3 Bereikbaarheid en Mobiliteit

Programma 3: Bereikbaarheid en Mobiliteit	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten:				
structureel	**262.482.226**	270.162.623	412.407.620	262.926.408
incidenteel	**0**	0	0	0
Totaal lasten	**262.482.226**	270.162.623	412.407.620	262.926.408
Baten:				
structureel	**262.482.226**	270.162.623	412.407.620	262.926.408
incidenteel	**0**	0	0	0
Totaal baten	**262.482.226**	270.162.623	412.407.620	262.926.408
Resultaat vóór bestemming	**0**	0	0	0
Geraamde toevoegingen aan reserves:				
structureel				
incidenteel				
Geraamde onttrekkingen aan reserves:				
structureel				
incidenteel				
Resultaat na bestemming	**0**	0	0	0

Het verkeer- en vervoerbeleid van de stadsregio is vastgelegd in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. Het belangrijkste doel van dit beleid is het garanderen van de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio. Een goede bereikbaarheid is immers een voorwaarde voor een voorspoedige ruimtelijke en economische ontwikkeling.
De infrastructuur in de stadsregio is in de afgelopen decennia onvoldoende meegegroeid met de ruimtelijke en economische ontwikkeling. Dat is op dit moment vooral te merken aan de overbelasting van de Ruit. Op termijn kunnen ook capaciteitsproblemen in het regionaal openbaar vervoer ontstaan. Ook de eenzijdige ontsluiting van het haven- en industrieel complex vormt een probleem.

De verwachting is dat de mobiliteit de komende decennia blijft groeien. Als gevolg van de crisis zal dit echter minder snel gaan. In combinatie met de ambitie om kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus te creëren, vraagt dat om de inzet op een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem.
Een dergelijk mobiliteitssysteem kent twee pijlers:
1. een robuust en veilig verkeersnetwerk met een betere benutting;
2. een hoogwaardig openbaar vervoer en verdere stedelijke ontwikkeling zoveel mogelijk rond de knooppunten van het openbaar vervoer.

In 2015 zal de samenwerking tussen de stadsregio met het stadsgewest Haaglanden, de steden Rotterdam en Den Haag en in beginsel de provincie Zuid Holland geïntensiveerd zijn en is de Vervoersautoriteit een feit. De strategische bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit MRDH bepaalt de koers van de nieuwe organisatie op het gebied van verkeer en vervoer.

Overzicht Baten

Programma: Bereikbaarheid en Mobiliteit	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Baten - structureel				
Rijksbijdrage BDU	**256.417.421**	261.544.789	261.804.951	268.439.469
Rente BDU	**699.338**	685.925	666.095	291.253
Fondsen BDU (nog te verplichten)	**5.365.466**	7.931.908	149.936.573	5.804.315-
Rente BOR	-	-	-	-
Fonds BOR nog te verplichten	-	-	-	-
Totaal baten - structureel	**262.482.225**	270.162.622	412.407.619	262.926.407
Baten - incidenteel				
Totaal baten - incidenteel	**0**	0	0	0
Totaal baten	**262.482.225**	270.162.622	412.407.619	262.926 407
Saldo vóór bestemming	**262.482.225**	270.162.622	412.407.619	262.926.407
Toevoegingen aan reserves				
structureel				
incidenteel				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel :				
Incidenteel				
Saldo na bestemming	**262.482.225**	270.162.622	412.407.619	262.926.407

Korte toelichting.
Jaarlijks worden er ramingen gemaakt van:

- de verwachte inkomsten (Rijksbijdrage BDU en rente op de nog niet uitgegeven BDU middelen);
- de verwachte uitgaven (te verstrekken subsidies).

Als de inkomsten in een jaar hoger zijn dan de aangegane verplichtingen wordt het verschil gestort in het BDU-fonds ("sparen"). Als de inkomsten lager zijn, wordt het verschil onttrokken aan het BDU fonds ("ontsparen").
Het fonds wordt dus gebruikt om de inkomsten en toekomstige verplichtingen in de tijd gezien te egaliseren. Een belangrijke randvoorwaarde daarbij is dat het fonds nooit een tekort mag hebben.

3.3.1 Verkeer

Een duurzaam en verkeersveilig mobiliteitssysteem van hoge kwaliteit maakt het voor de reiziger mogelijk om zich op een comfortabele en betrouwbare manier van deur tot deur te verplaatsen. Op de drukste verbindingen moet de reiziger de keuze hebben tussen verschillende vervoerswijzen of alternatieve routes. Een goede samenhang tussen de netwerken voor personenvervoer (fiets, auto, openbaar vervoer) wordt steeds belangrijker. Dat maakt het totale mobiliteitssysteem robuuster. Hierbij is het stimuleren van de groeiende trend in het fietsgebruik en gebruik van P+R voorzieningen van groot belang, waarbij ook de belevingswaarde een belangrijke factor is. Daarnaast is verkeersveiligheid zowel bij nieuwe als bij bestaande wegen een belangrijk aandachtspunt.

Het wegennet in de regio mist een aantal cruciale schakels: onder meer de A13/A16-verbinding en een meer westelijke oeververbinding. Met deze verbindingen ontstaat tevens parallelliteit in het wegsysteem. Dat biedt alternatieven in geval van incidenten en draagt daarmee bij aan een robuust en betrouwbaar systeem. Deze nieuwe schakels worden goed in hun omgeving ingepast.

Benuttingsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting is mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement) of door technische maatregelen (dynamisch verkeersmanagement). In het najaar van 2011 is het regionale programma Beter Benutten vastgesteld in het BO MIRT. De uitvoering van dit programma is gestart in 2012. De minister heeft besloten een vervolg aan Beter Benutten te geven, waarover in 2014 afspraken met de

regio worden gemaakt. In het stedelijk gebied blijft de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor het vrachtverkeer gewaarborgd.

Wat willen we bereiken in 2015?

1. Het rijkswegproject A4 Delft-Schiedam en de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein zijn gerealiseerd.
2. Voor de A13/A16-verbinding en de Blankenburgverbinding is eind 2015 een definitief Tracébesluit gereed en is een bestuursovereenkomst gesloten.
3. De regionale wegenprojecten "ongelijkvloerse kruising N57-N218", Verbreding N209 en Drie-in-Eén (ontsluiting Hoek van Holland, Veilingroute en Westerlee) zijn gereed. Monitoring van de verkeersintensiteiten op de N471 vindt plaats. Afspraken zijn gemaakt over de korte termijn maatregelen voor de Harmsenknoop N57-A15, alsook over maatregelen bij het knooppunt Vijfsluizen.
4. Met de uitvoering van het Vraagbeïnvloedingsprogramma zijn 16.000 spitsmijdingen gerealiseerd op de geselecteerde Beter Benutten-knelpunten.
5. Er wordt voorzien in een vervolg van de activiteiten van Bereik! om één gezamenlijke uitvoeringsorganisatie voor de inzet en het beheer van de Dynamisch Verkeers Maatregelen op rijks, provinciale en gemeentelijke wegen te waarborgen.
6. De kwaliteit van het fietsnetwerk is toegenomen. Het fietsgebruik is met 6% toegenomen ten opzichte van 2010 en de uitvoering van de snelfietsroute Rotterdam-Spijkenisse is in uitvoering.
7. Fietsparkeerplaatsen en OV-fietsen bij haltes en stations zijn afgestemd op de behoefte. Het Verwijzingsplan P+R is gerealiseerd. Doelgroepensystemen zijn gerealiseerd op (volle) P+R-locaties. Uitvoering van P+R-Schieveste.
8. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het stedelijk gebied voor vrachtverkeer blijft gewaarborgd.
9. Op stadsregionaal niveau is in 2015 het aantal verkeersdoden gedaald naar maximaal 28 en het aantal ziekenhuisgewonden naar maximaal 325.

Wat gaan we daarvoor doen in 2015?

<u>Beleid en programmering.</u>
1. Meewerken aan de uitwerking van de in 2013 vastgestelde Strategische Bereikbaarheids-agenda van de Vervoersautoriteit i.o. in samenwerking met de 24 gemeenten.

<u>Wegennet</u>
1. Bijdragen aan de totstandkoming van de tracébesluiten voor de aanleg van de Blankenburg-verbinding en de A13/A16, alsmede het opstellen van bestuursovereenkomsten.
2. Bijdragen aan de uitwerking van oplossingsrichtingen voor knooppunt Vijfsluizen.
3. Bijdragen aan de uitvoering van de monitoringsafspraken N471 om de termijn voor verbreding te bepalen.
4. Laten uitvoeren van het programma Beter Benutten vervolg.

<u>Dynamisch Verkeersmanagement</u>
1. In 2015 levert de stadsregio een programmamanager Dynamisch Verkeersmanagement Zuidvleugel voor het samenwerkingsverband BEREIK!.
2. BEREIK! heeft regionale afstemming over verstoringen op het wegennet in de Zuidvleugel georganiseerd. In 2015 is de afstemming kwalitatief verbeterd op Zuidvleugelniveau in een doorkijk over meerdere jaren.
3. In 2015 levert de stadsregio een bijdrage in - de totstandkoming van - het uitrollen van ITS-maatregelen volgend uit het programma Beter Benutten (vervolg) en maatregelen volgend uit het rijksprogramma Beter Geïnformeerd op Weg.
4. De regelscenario's voor de A15 en de Ruit Rotterdam zijn volledig operationeel voor de Algeracorridor. Voorde overige wegen van het Tactisch Kader zijn regelscenario's opgesteld in overeenstemming met wegbeheerders. Daarnaast zijn extra scenario's opgesteld ten behoeve van calamiteiten en evenementen.
5. De stadsregio levert 0,5 FTE aan het op 1 januari 2011 opgerichte Regionaal Verkeerskundig Team.
6. De koppelingen tussen de verkeerslichten uit het tactisch kader en de verkeerscentrale van Rotterdam is een feit. De ondersteunende maatregelen zoals camera's zijn in bedrijf.

7. Samen met de partners in de Zuidvleugel verder vormgeven aan de organisatie van Regionaal (Operationeel) Verkeersmanagement vanaf 2015.

Mobiliteitsmanagement
1. Ondersteuning van de Verkeersonderneming bij het uitvoeren van het vraagbeïnvloedings-programma binnen Beter Benutten en Beter Benutten vervolg.

Fiets
1. Inventariseren van OV-locaties waar een tekort aan fietsparkeerplaatsen is om vervolgens met wegbeheerders afspraken te maken inzake realisatie en subsidies.
2. Na uitvoering van (communicatie)maatregelen voor het fietsgebruik van de snelfietsroute Rotterdam-Dordrecht een 1-meting naar het fietsgebruik uit te voeren teneinde de ontwikkeling van het gebruik te kunnen monitoren.

P+R
1. Wegbeheerders faciliteren/adviseren over de realisatie van een doelgroepensysteem en vertrekken van subsidies hiervoor.
2. Uitvoeren van onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden van (bijna) volledig bezette P+R locaties en het maken van afspraken met wegbeheerders over de daadwerkelijke uitbreiding.
3. De laatste clusterborden van het bewegwijzeringsproject P+R worden op het rijkswegennet en het regionaal wegennet worden gerealiseerd.
4. P+R Schieveste is in aanbouw.

Goederenvervoer
1. In samenwerking met de Verkeersonderneming en brancheorganisaties coördineren van de uitvoering van het maatregelenpakket Logistieke efficiency.

Verkeersveiligheid
1. Regiogemeenten stimuleren en subsidiëren om educatie en gedragsbeïnvloedingsmaat-regelen te treffen voor de (kwetsbare) doelgroepen fietsers, jonge/beginnende bestuurders, jongeren in het voortgezet onderwijs en oudere verkeersdeelnemers.
2. Eind 2015 loopt in alle gemeenten minimaal één project dat is gericht op één van de benoemde doelgroepen.
3. Afspraken maken met wegbeheerders over het aanpakken van 'blackspot'-locaties en het verstrekken van subsidies hiervoor.

Wat kost het?

Activiteit: Verkeer	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten - structureel:				
- Beleid en programmering	**2.697.000**	2.747.000	2.772.000	2.772.000
- DVM	**1.145.000**	2.245.000	2.245.000	2.245.000
- Fiets	**1.285.000**	4.251.000	4.115.000	4.115.000
- Goederenvervoer	**40.000**	40.000	40.000	40.000
- Mobiliteitsmagement	**535.000**	1.835.000	1.835.000	1.835.000
- P+R	**850.000**	2.488.000	2.300.000	2.300.000
- Verkeersveiligheid	**3.023.000**	5.082.500	4.151.000	3.676.000
- Wegennetwerk	**6.413.080**	2.252.820	1.738.000	12.479.000
- Apparaatslasten	**1.251.766**	1.255.398	1.259.102	1.262.584
Totaal lasten - structureel	**17.239.846**	22.196.718	20.455.102	30.724.584
Lasten - incidenteel:				
Totaal lasten - incidenteel	**0**	0	0	0
Totaal lasten	**17.239.846**	22.196.718	20.455.102	30.724.584
Baten - structureel	**17.239.846**	22.196.718	20.455.102	30.724.584
Baten - incidenteel	-	-	-	-
Totaal baten	**17.239.846**	22.196.718	20.455.102	30.724.584
Saldo vóór bestemming	**0**	0	0	0
Toevoegingen aan reserves				
structureel				
incidenteel				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel :				
incidenteel				
Saldo na bestemming	**0**	0	0	0

3.3.2 Openbaar vervoer

Hoogwaardig openbaar vervoer vormt de basis van een duurzaam mobiliteitssysteem. Het is de ambitie de groei van mobiliteit als gevolg van stedelijke en economische ontwikkeling zo veel mogelijk in het openbaar vervoer op te vangen.
Nog steeds staan de beschikbare middelen voor Openbaar Vervoer sterk onder druk waardoor dit een moeilijke opgave is. Een goede samenhang tussen bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling blijft daarom zeer belangrijk. Stedelijke verdichting rondom stations en andere regionale knooppunten maakt een financieel gezonde exploitatie van hoogwaardig openbaar vervoer beter mogelijk.
De geïntegreerde aanpak van mobiliteit en verstedelijking richt zich nu vooral op de Steden-baanstations langs de spoorlijnen, maar wordt uitgebreid naar het totale hoogwaardig openbaar-vervoerssysteem in de Zuidvleugel en de Randstad: ook wel R-net genoemd.
Het metronetwerk voldoet aan de kwaliteitseisen van R-net. In 2015 worden ook de uiterlijke kenmerken van R-Net op de metro's en stations toegepast.

Wat willen we bereiken in 2015?

1. 80 % van alle in de bestuursperiode 2010-2014 nieuw gebouwde woningen en kantoren in de regio ligt in de invloedsfeer van hoogwaardig openbaar vervoer;
2. Er wordt een start gemaakt met de uitvoering van de ombouw Hoekse Lijn tot onderdeel van de doorgaande verbinding tussen Capelle en Hoek van Holland;
3. Openbaar vervoer over water functioneert betrouwbaar;
4. Er zijn 800 nieuwe panelen met dynamische reisinformatie op de OV-haltes in de regio;
5. Op alle tram- en metrolijnen rijdt modern materieel;
6. Efficiënte exploitatie van het OV door onder meer extra keerlussen voor trams en een verhoging van de snelheid. Er is een 10% hogere kosteneffectiviteit bereikt door een

efficiëntere bedrijfsvoering bij de vervoerders en doordat het openbaar vervoersaanbod beter is afgestemd op de vervoervraag;
7. De sociale veiligheid in het OV ligt minimaal op het niveau van 2010 tegen € 2 miljoen lagere kosten per jaar door een efficiëntere inzet van mensen en middelen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2015?
In 2012 zijn maatregelen geformuleerd om het resterende deel van de taakstellende bezuinigingen op te vangen. Deze maatregelen moeten vanaf eind 2013 effectief zijn.
De maatregelen hebben invloed op een aantal beleidskeuzes uit het verleden. Om die reden zijn de maatregelen in 2012 in samenhang met elkaar onderzocht en worden de gekozen maatregelen in samenhang met elkaar gepresenteerd.

Verstedelijking rondom openbaar vervoer
1. De herziene afspraken welke de gemeenten hebben gemaakt worden gemonitord.
2. De in het kader van Stedenbaan-plus gemaakte afspraken over de concentratie van nieuwbouw binnen de invloedssfeer van HOV blijven hierbij een van de uitgangspunten. Voor het kantorenprogramma blijft de ambitie ongewijzigd en is het streven om 80% van de kantoren in de invloedsfeer van het HOV wordt gebouwd.

Versterking bestaand netwerk en verbetering kwaliteit huidige netwerk
1. In 2015 loopt de uitvoeringsfase van de ombouw Hoekse Lijn naar een metro-verbinding.
2. De binnenlus Keizerswaard wordt in gebruik genomen waardoor de flexibiliteit in het net toeneemt en de bereikbaarheid van het winkelcentrum, mede door een goede overstap bus/tram, wordt uitgebreid.
3. Het aantal toegankelijke halten is op het afgesproken ambitieniveau van 813 toegankelijke tram- en bushaltes. Hiermee ontstaat een toegankelijk bereisbaar net voor mindervalide of – mobiele reizigers. In 2014 zullen nog 450 bushaltes en 14 tramhaltes worden aangepast.
4. De pilots welke zijn uitgevoerd in het programma NTOV worden geëvalueerd en daar waar mogelijk verder uitgerold in het net.

Optimale exploitatie
1. Binnen alle openbaar vervoer concessies wordt gestreefd naar een optimum tussen beschikbare middelen en het bedienings- en voorzieningenniveau. Het vervoerplan 2014 wordt hierbij als instrument gebruikt.
2. Voor de reiziger wordt een meer eenduidig en herkenbaar OV-netwerk op Randstadniveau voorbereid (R-net). De wijziging van de kleurstelling van de metrovoertuigen wordt verder uitgerold en de bediening van R-Net wordt ook op de metrostations zichtbaar.
3. In 2014 is de nieuwe beleidslijn Sociale Veiligheid vastgesteld. De gemaakte keuzes in deze beleidslijn worden in 2015 doorgevoerd.
4. De voorbereidingen voor de concessieverlening rail worden in samenwerking met stadsgewest Haaglanden voortgezet.

Toekomstbestendig beheer en onderhoud
1. De rol van de stadsregio als opdrachtgever voor beheer en onderhoud wordt verstevigd door de eigen positie op het gebied van asset-management te versterken.
2. De implementatie van de nieuwe Wet lokaalspoor in de organisatie wordt verder voortgezet.

Wat kost het?

Activiteit: Openbaar Vervoer	Begroting 2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018
Lasten - structureel:				
- OV-exploitatie	**109.502.011**	102.395.145	93.157.734	89.240.488
- OV-beheer en onderhoud	**100.389.881**	79.689.881	86.789.881	90.148.951
- OV-netwerk	**29.017.336**	44.664.096	201.234.416	46.668.416
- OV-Algemeen	**4.670.000**	19.550.000	9.100.000	4.470.000
- Apparaatslasten	**1.663.152**	1.666.783	1.670.487	1.673.969
Totaal lasten - structureel	**245.242.380**	247.965.905	391.952.518	232.201.824
Lasten - incidenteel:				
Totaal lasten - incidenteel	**0**	0	0	0
Totaal lasten	**245.242.380**	247.965.905	391.952.518	232.201.824
Baten - structureel	**245.242.380**	247.965.905	391.952.518	232.201.824
Baten - incidenteel	**-**	-	-	-
Totaal baten	**245.242.380**	247.965.905	391.952.518	232.201.824
Saldo vóór bestemming	**0**	0	0	0
Toevoegingen aan reserves				
structureel:				
incidenteel:				
Onttrekkingen aan reserves				
structureel :				
incidenteel:				
Saldo na bestemming	**0**	0	0	0

BIJLAGE 2

Uitsnede van Programma Mobiliteit

pagina's 10-17, 51, 53-54

Programmabegroting 2015 Stadsgewest Haaglanden,

vastgesteld door het algemeen bestuur op 25 juni 2014

2.2 Programma Mobiliteit

Bestuurder: drs. P.W.M. Smit
Budgethouder: drs. W.J. Benschop

Waar gaat het over?

Vervoersautoriteit
Het huidige kabinet Rutte II heeft een wetsvoorstel tot afschaffing van de Wgr-plus ingediend bij de Tweede Kamer. Het wetsvoorstel voorziet in afschaffing van de Wgr-plus per 1-1-2015. De behandeling van het wetsvoorstel is geagendeerd voor april 2014. De verwachting is dat de wettelijke taken op het terrein van bereikbaarheid en mobiliteit, inclusief de bijbehorende financiële middelen (BDU) van het Stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam, worden ondergebracht in een Vervoersautoriteit op het niveau van de regio's Haaglanden en Rotterdam samen. Uitgangspunt is dat de provincie Zuid-Holland aan de Vervoersautoriteit (Va) deelneemt.

De Vervoersautoriteit start (als onderdeel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag) op 1 juli 2014 of (uiterlijk) op 1 januari 2015. De meeste gemeenteraden hebben inmiddels hun goedkeuring verleend aan de planning van de MRDH en Va; de andere volgen zo spoedig mogelijk. Dit onder het voorbehoud dat het parlement te zijner tijd instemt met het wetsvoorstel.

Het kwartiermaken voor de nieuwe organisatie is in volle gang. Gewerkt wordt aan een nieuw functiegebouw en de voorbereiding van de werving en selectie voor de medewerkers in de vaste kern van de Vervoersautoriteit of, via gemeenten, in de flexibele schil. Tevens wordt invulling gegeven aan o.a. de financiële bedrijfsvoering en het treffen van maatregelen voor het beperken van risico's. Ook wordt de nodige aandacht besteed aan de cultuur en de communicatie.

Investeringsprogramma 2015
Bij de oprichting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) gaan we ervan uit dat de MRDH de verplichtingen overneemt van de realisatieprojecten die het Stadsgewest uitvoert. Ook is de insteek dat de mobiliteitsbudgetten in 2015 voor Haaglanden en de stadsregio Rotterdam binnen de begroting van de Vervoersautoriteit apart gelabeld zijn. Op een nader te bepalen moment zal deze labelling verdwijnen.

Het Stadsgewest ontvangt voor de uitvoering van deze taak jaarlijks rijksmiddelen uit de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU-VV). In 2015 gaat het om een bedrag van ongeveer € 199 miljoen. Daarnaast ontvangt het Stadsgewest in 2014 nog € 4 miljoen voor het Actieprogramma Regionaal OV.

In het oog springende investeringen in 2015 voor het openbaar vervoer zijn de afbouw van tramlijn 19b naar de TU-wijk en de St. Sebastiaansbrug. In het kader van Netwerk RandstadRail zijn in het oog springende investeringen de Hoornbrug, Koninginnegracht en Nieuwe Parklaan.

In overleg met de minister van Infrastructuur en Milieu, het bedrijfsleven, gemeenten en de Provincie Zuid-Holland hebben we in 2014 het vervolgprogramma Beter Benutten vastgesteld. Dit gaat om een pakket van maatregelen op het gebied van OV, wegen, mobiliteitsmanagement en gedragsmaatregelen voor de periode 2015-2017. De ambitie is om de komende jaren de reistijd op de grote knelpunten met minimaal 10% te verbeteren ten opzichte van een situatie zonder het vervolgprogramma Beter Benutten.

De BDU-gelden worden via het Mobiliteitsfonds Haaglanden besteed aan de regionale projecten en maatregelen die zijn opgenomen in het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (IPVV). Naast het Mobiliteitsfonds beschikt het Stadsgewest over het Fonds Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad in

Haaglanden (BOR-fonds, 2001). Uit dit fonds (mede)financieren we een vastgesteld aantal projecten, waarvan de gelden volgens afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) voor een groot deel eind 2011 zijn uitgegeven. Voor enkele specifieke projecten is echter uitstel verleend. Deze projecten zijn eveneens opgenomen in het IPVV. Het IPVV vermeldt ook de gemeentelijke bijdragen aan de projecten. Het wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld door het algemeen bestuur. De verwachte uitgaven voor het programma Mobiliteit bedragen in 2015 € 42 miljoen.

De bezuinigingen op de BDU-VV en de gevolgen

De financiële kaders die het kabinet aangeeft, zullen in hun uitwerking effect hebben op de bereikbaarheid en mobiliteit van en binnen de regio. Naast de generieke korting op de BDU geldt voor het openbaar vervoer nog de aanbestedingskorting op het stadsvervoer in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

Los van deze kortingen wordt de eerder door het Rijk toegezegde reële groei van de BDU met 1,1% per jaar niet geëffectueerd en wordt een generieke korting op de BDU toegepast van 5% per jaar. Dit leidt tot een korting op het budget, oplopend tot € 24 miljoen in 2020. Ten slotte worden ook de loon-prijsindices structureel vanaf 2010 niet geheel doorberekend. Dat leidt in 2015 tot een korting van € 5 miljoen per jaar op het budget.

De uitwerking van deze bezuinigingen zijn als volgt. Voor het Stadsgewest Haaglanden zullen geen projecten geschrapt worden. De Rotterdamsebaan zal twee jaar later bekostigd worden door het Rijk. De € 100 miljoen vanuit het lenteakkoord worden gehalveerd en toegevoegd aan de relatieve tabel van de BDU uitkering. Dit houdt in dat het Stadsgewest Haaglanden hiervan jaarlijks voor ongeveer € 6 miljoen aan extra middelen toegewezen krijgt. Ook is een generieke landelijke bezuiniging opgelegd van € 26 miljoen op de BDU uitkering. Tevens worden de loon prijsindexen niet geheel doorbetaald. Onderstaande tabel geeft inzicht in de bezuinigingsbedragen en kortingen daarop die nu opgelegd zijn.

Gevolgen voor Stadsgewest Haaglanden	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Origineel BDU uitkering relatieve tabel volgens IPVV 2013	**236,4**	**239,8**	**245,3**	**256,3**	**261,5**	**274,3**	**272,7**	**272,8**	**272,8**	**272,8**
G3 aanbestedingsbezuiniging	14,2	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4
Eerste korting op G3 aanbestedingsbezuiniging		-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0
Landelijke bezuiniging met betrekking tot 1,1% groei en 5% reductie	14,4	19,2	20,4	22,1	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0
Landelijke bezuinigingsopgaaf	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1
Niet (geheel) doorbetaalde loon/prijs indexen 2010, 2011 en 2012	6,2	6,2	6,1	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Lenteakkoord 2013: G3 korting										
Lenteakkoord 2013: Landelijke korting niet toegekend										
Lenteakkoord 2014 en verder/voorstel I&M	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0
Totaal opgaaf Stadsgewest Haaglanden	**32,0**	**40,9**	**42,0**	**43,6**	**45,5**	**45,5**	**45,5**	**45,5**	**45,5**	**45,5**
Totaal verwachte BDU in de komende jaren volgens de relatieve tabel	**204,4**	**198,9**	**203,3**	**212,7**	**216,0**	**228,8**	**227,2**	**227,3**	**227,3**	**227,3**

De bezuinigingstaakstelling voor het openbaar vervoer was in 2013 € 13 miljoen op een totaalbedrag van 185 miljoen. Daar is in het IPVV 2013 uitwerking aan gegeven. Voor 2014 is geen extra taakstelling opgelegd. Vanwege incidentele meevallers in 2013 en 2012, zoals latere instroom van de Avenio trams, meevallende beheer- en onderhoudskosten en meevallende opbrengstentaakstellingen voor HTM, kunnen

de verwachte bezuinigingen in de dienstregeling 2015 en 2016 hiermee opgevangen worden. Het hoofdlijnenakkoord voor de periode 2017-2026 voorziet erin dat er eveneens niet gesneden hoeft te worden in de dienstregeling. De bezuinigingstaakstelling wordt volledig door efficiencymaatregelen bij de HTM ingevuld.

Herijking beleid
De Rijksoverheid heeft in 2012 het landelijk verkeer- en vervoersbeleid herijkt. De *Nota Ruimte* en de *Nota Mobiliteit* zijn vervangen door de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. In deze structuurvisie staat welke verantwoordelijkheid het Rijk en de decentrale overheden hebben op het gebied van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Als gevolg van beperkte investeringsmiddelen, andere demografische uitgangspunten en onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen, is de context waarbinnen overheden werken structureel veranderd. Dit vraagt om andere manieren van (samen)werken tussen overheden, markt en samenleving. Daarom is in 2013, met de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad (AAZR) 2040, door de overheden hiervoor een gezamenlijk basis gelegd. Bestaande bestuurlijke afspraken staan hierbij niet ter discussie maar de AAZR is in de toekomst leidend voor de bestuurlijke gesprekken van Rijk en regio over het fysieke domein.

Vooralsnog zijn de wettelijke taken van de decentrale overheden op het gebied van verkeer en vervoer nog steeds van kracht conform de Planwet VV. Het ministerie van IenM is voornemens deze Planwet VV te integreren in de Omgevingswet, maar op het moment van schrijven van deze begroting is die nog niet aan de Tweede Kamer aangeboden ter behandeling.

Vanwege de ontwikkelingen in het verkeer- en vervoersbeleid van het Rijk, maar ook vanwege de ontwikkelingen in de context van Haaglanden, is in 2013 de Update Regionale Nota Mobiliteit (RNM) vastgesteld. Daaruit is naar voren gekomen dat de beleidsdoelstellingen nog steeds voldoende toekomstvast zijn. In de uitwerking van de doelstellingen is het ambitieniveau waar nodig aangepast, met name vanwege de beperktere beschikbaarheid van middelen. Belangrijke toevoeging aan de RNM en zijn supplement is de verankering van de bestuurlijke afspraken over Netwerk RandstadRail (kwaliteitssprong regionaal OV), de MIRT-verkenning 'A4-passage en Poorten & Inprikkers' en het programma Beter Benutten Haaglanden. De MIRT-verkenning richt zich op het verbeteren van de doorstroming van het verkeer op het hoofdwegennet en de instroom naar het stedelijk gebied. Beter Benutten is een samenhangend pakket van maatregelen ter verbetering van OV-, weg- en fietsinfrastructuur en vraagbeïnvloeding door het bedrijfsleven.

Samenwerking met partners
We moeten niet alleen samen met gemeenten, provincie en het Rijk infrastructuurprojecten realiseren voor met name de fiets, het openbaar vervoer en het wegverkeer. Accommodatie van mobiliteitsgroei in diverse samenwerkingsverbanden blijft nodig om herstel van de economie ruimte te geven.

Door de komst van de Vervoersautoriteit zal deze samenwerking op een aantal punten veranderen of zich verder ontwikkelen. Binnen dat kader onderzoeken we de mogelijkheden van een intensievere samenwerking met het bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Wat de uitwerking is van deze veranderingen, is op het moment van schrijven van deze begroting nog niet helder.

Twee programmaonderdelen: Verkeer en Openbaar Vervoer

Het programma Mobiliteit bestaat uit twee programmaonderdelen: Verkeer en Openbaar Vervoer. Beide onderdelen hangen in grote mate samen. Voor de overzichtelijkheid hebben we gekozen voor twee aparte programmaonderdelen. In enkele gevallen hebben we een pragmatische keuze gemaakt om een bepaalde doelstelling of activiteit hieronder in slechts een van beide onderdelen te presenteren.

2.2.1 Programmaonderdeel Verkeer

In het programmaonderdeel Verkeer hebben de door het Kabinet aangegeven bezuinigingen in hun uitwerking ook in 2015 effect op de ambities en prestaties van Haaglanden voor de bereikbaarheid en mobiliteit. De generieke korting op de BDU en de taakstellende bezuiniging bij het ministerie van IenM zullen leiden tot herijking van de doelstellingen. De doorwerking van de budgettaire korting zal op projectniveau worden verwerkt in de achtereenvolgende IPVV's.

Wat willen we bereiken?

We willen drie zaken bereiken:

- Een betere en betrouwbaardere (interne) bereikbaarheid van de regio in nationaal en internationaal opzicht in 2030, door:
  - duurzaam, bewust en slim reizen van meer inwoners en bezoekers te stimuleren en faciliteren;
  - 50% meer verplaatsingen op de fiets in 2030 (ten opzichte van 2005);
  - betere betrouwbaarheid van de reistijd: niet meer dan 15 minuten vertraging voor auto's en vrachtwagens in de spits in Haaglanden vergeleken met de reistijd daarbuiten.
- Een (verkeers)veiligere regio, vertaald naar zo min mogelijk verkeersdoden en verkeersgewonden. De doelstelling voor de regio Haaglanden is maximaal 20 verkeersdoden en maximaal 247 ziekenhuisgewonden in 2020.
- Een beter leefbare regio in 2030 en een voorbeeldregio voor schone energie en energiebesparing door:
  - de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidshinder te verminderen door de negatieve effecten van mobiliteit te verminderen;
  - een voorbeeldregio te zijn voor duurzame energie en energiebesparing;
  - de leefomgeving voor wonen, werken, studeren en recreëren te verbeteren.

Wat gaan we ervoor doen?

Voor 50% meer verplaatsingen op de fiets in 2030 ten opzichte van 2005 gaan we het volgende doen:

- We gaan door met het uitvoeren van de *Fietsnota Haaglanden 2010-2017*. Daarmee pakken we knelpunten op het lokale en regionale fietsroutenet aan en verbeteren we de fietsbewegwijzering. Verder voeren we projecten uit gericht op het fietsen voor doelgroepen.
- We voeren grote fietsprojecten uit: de bouw van een fietsviaduct over de A4, de realisatie van een fietsbrug over de Vliet, de bouw van een fietsviaduct over het Vlietpolderplein in Naaldwijk en de aanleg van een fietstunnel onder de Zuidelijke Randweg Naaldwijk.
- We voeren het programma *Fietsenstallingen bij herkomst en (tussen)bestemming* uit, dus bij woningen, regionale attractiepunten, stations en OV-haltes. Ook het aantal uitgiftepunten voor de OV-fiets wordt uitgebreid.
- We stimuleren fietsgebruik, bijvoorbeeld met de jaarlijkse actie *Op de fiets werkt beter!*
- We dragen bij aan het beter ontsluiten van groengebieden door de optimalisatie van het fietsroutenetwerk in Haaglanden mede te subsidiëren.

Voor maximaal 15 minuten vertraging in 2020 voor autoverkeer in de spits in Haaglanden ten opzichte van de dalverplaatsing binnen de regio gaan we het volgende doen:

- We dragen bij aan het uitwerken en uitvoeren van belangrijke grote wegverkeerprojecten, zoals de Rotterdamsebaan, A4-passage en Poorten & Inprikkers, A4 Delft-Schiedam en het programma Aansluitingen HWN-OWN.
- We dragen bij aan het uitwerken en uitvoeren van diverse regionale wegverkeerprojecten.
- We voeren het vervolg programma Beter Benutten Haaglanden uit, dat Rijk en regio in 2014 hebben opgesteld. Het programma omvat een groot aantal OV-, fiets- en wegmaatregelen voor in totaal € 100 miljoen, waarvan € 50 miljoen rijksbijdrage (inclusief BTW) en € 50 miljoen regiobijdragen (exclusief BTW). Daarnaast ronden we de maatregelen uit het programma Beter Benutten Haaglanden af die nog niet in 2014 gereed zijn gekomen.
- We zetten innovatieve maatregelen voort die gericht zijn op ander reisgedrag, pilots, uitvoering van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement, en verbetering van de reis- en routeinformatie. Het Regionaal Convenant onderschrijft de doelstellingen van Beter Benutten en is daartoe verlengd tot en met 2017. Haaglanden zet zich samen met het bedrijfsleven, lokale en regionale overheden (Bereikbaar Haaglanden) in op spitsreductie door te werken met projecten in de vijf gebieden: Delft, Westland, Zoetermeer, centrale zone Den Haag en Leiden.
- We continueren de aanpak van Dynamisch Verkeersmanagement gericht op advisering en sturing van wegverkeer bij dagelijkse files, incidenten, evenementen en wegwerkzaamheden. We stimuleren samenwerking op het beheer van verkeerslichten en het afstemmen van wegwerkzaamheden om hinder te voorkomen.
- We stimuleren afspraken over werkgerelateerd parkeren tussen bedrijven en overheidspartijen met inzet van de mobiliteitsmakelaar.
- We dragen bij aan het verbeteren en uitbreiden van diverse P+R-locaties.
- We ondersteunen intergemeentelijke samenwerking bij parkeeractiviteiten en het toegankelijk maken van parkeerdata.

Voor betere externe (inter)nationale bereikbaarheid gaan we het volgende doen:

- We dragen bij aan het uitwerken van grote wegverkeerprojecten over de grenzen van de regio heen, zoals de RijnlandRoute, A13/A16 en de Blankenburgtunnel.
- We dragen bij aan het uitwerken van de A4-passage en Poorten & Inprikkers. Dit pakket beslaat diverse maatregelen van in totaal € 576 miljoen voor het verbeteren van de doorstroming op de A4 bij Den Haag en de 'Poorten & Inprikkers'.
- We nemen deel aan de MIRT-verkenningen "Bereikbaarheid Den Haag – Rotterdam" en "Internationale connectiviteit".

Voor minder verkeersslachtoffers gaan we het volgende doen:

- We stimuleren de aanpak van verkeersonveilige situaties door wegbeheerders op basis van de Duurzaam Veilig-aanpak, met name gericht op locaties waar de kans op een ongeval het grootst is.
- We verbeteren de monitoring van ongevalsgegevens en ontwikkelen een nieuwe analyse voor verkeersveiligheid.
- We zorgen voor permanente verkeerseducatie gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, jongeren en senioren.
- We zorgen voor verkeerseducatie in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs.
- We werken aan campagnes, extra inzet voor verkeersveiligheid van fietsers en een permanent netwerk rond de scholen samen met verkeersouders, gemeenten en politie.

Voor vermindering van de negatieve effecten van mobiliteit voor leefbaarheid gaan we het volgende doen:
- We dragen bij aan het aanpakken van knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit en geluidsbelasting.
- We stimuleren fietsprojecten en daarmee het gebruik van de fiets. Zo dragen we bij aan het verbeteren van de leefbaarheid in de regio.
- We voeren samen met de gemeente de maatregelen in het Programma Duurzame Mobiliteit uit.

2.2.2 Programmaonderdeel Openbaar Vervoer

Het is mogelijk de bezuinigingen voor 2015 te realiseren zonder het voorzieningenniveau aan te tasten. In 2015 zal de concessie rail 2016-2026 worden gegund. Het dagelijks bestuur heeft gekozen voor de grondhouding 'inbesteden'. Naar verwachting zal HTM ook vanaf 2016 de railexploitatie uitvoeren.

Wat willen we bereiken?

We willen een betere en betrouwbaardere (interne) bereikbaarheid van de regio, door te zorgen voor 50% meer instappers in het openbaar vervoer in 2030 ten opzichte van 2005.

Dit hoofddoel kent een aantal subdoelen:
- Beperkte wijzigingen in het openbaarvervoerlijnennet.
- Hogere snelheid en waar nodig hogere frequentie van het openbaar vervoer.
- Hoge klanttevredenheid: klanttevredenheidsscore 7,5 in 2015.
- Vlot en comfortabel voor- en natransport (ketenmobiliteit).
- Goed beheer van de bestaande concessies. Dit omvat niet alleen het sturen op een adequate exploitatie van het openbaar vervoer door de concessienemers, maar ook het borgen van de kwaliteit van nieuwe aanbestedingen van de concessies.

Wat gaan we ervoor doen?

Beperkte wijzigingen in het openbaarvervoerlijnennet:
- We zorgen voor planvorming en uitvoering voor het op RandstadRailniveau brengen van de lijnen in de Centrale Zone van Den Haag in het kader van het programma Netwerk RandstadRail (NRR). Tramlijnen 9, 11, 15 en 17 zijn naar verwachting eind 2014 op NRR-kwaliteit. Tramlijn 1 volgt later.
- Vanaf 2014 tot 2016 stromen 60 nieuwe trams van het type Avenio in.
- We actualiseren plannen voor een nieuw openbaarvervoerlijnennet om reizigersgroei te accommoderen, in relatie tot NRR en Randstadnet.
- We trekken tramlijn 19B in 2015 door naar de TU Delft. Realisering eind 2015 als de werkzaamheden St. Sebastiaansbrug tijdig zijn afgerond.
- We ontwikkelen de Verlengde Oosterheemlijn naar de A12 en werken verder aan de realisering van het station BleiZo, waarna doortrek van de Oosterheemlijn naar de Goudse lijn wordt aangepakt.
- We werken verder aan tophaltes (NRR).

Voor een hogere snelheid en frequentie van het openbaar vervoer gaan we het volgende doen:
- We vervangen verouderde trams (type GTL-8) door nieuw materieel (NRR).
- We verbeteren de doorstroming en verhogen de snelheid van de bus door nog meer vrijliggende busbanen te realiseren (NRR).
- We dragen bij aan de verdere realisatie van StedenbaanPlus.

Voor een hoge klanttevredenheid, onder andere door betere reisinformatie en marketing gaan we het volgende doen:

- We verbeteren de toegankelijkheid van haltes en voertuigen.
- We verbeteren de herkenbaarheid van het openbaar vervoer door uitvoering van het contract voor abri's.
- We verbeteren de actuele reisinformatie door extra DRIS-panelen te plaatsen.
- We verbeteren de reisinformatie tijdens calamiteiten en/of omleidingen.
- We realiseren een hoge klanttevredenheidsscore met de samenhangende maatregelenpakketten NRR en Stedenbaan, onder andere door betere reisinformatie en marketing.

Voor vlot en comfortabel voor- en natransport gaan we het volgende doen:

- We vergroten het aanbod van vervoersmodaliteiten en voorzieningen op knoop- en overstappunten, bijvoorbeeld door uitbreiding van het aantal ov-fietsen, fietsenstallingen, P+R en treinlijnen (Programma Hoogfrequent Spoor en StedenbaanPlus).
- We verhogen de kwaliteit van ov-knooppunten, door betere aansluitingen.
- We optimaliseren de overstapvoorzieningen en ov-knooppunten.
- We stellen reisinformatie als open data beschikbaar voor marktpartijen.

Voor een goed beheer van de bestaande concessies gaan we het volgende doen:

- We zetten nieuwe aanbestedingen op en bereiden deze tijdig voor (met name railconcessie 2016 e.v.) en houden toezicht op lopende concessies:
    - We bewaken de kwaliteit van de lopende concessies met het oog op bijsturing, op grond van een grondige analyse van de managementinformatie.
    - We passen een bonus-malussysteem toe.
    - We stellen jaarlijks de dienstregeling vast.

Wat gaat het kosten?

Programma Mobiliteit					
Financiële middelen/meerjarenperspectief in euro's					
Verkeer	**begroting 2014**	**begroting 2015**	**begroting 2016**	**begroting 2017**	**begroting 2018**
lasten	158.953.500	157.847.500	75.155.400	140.016.400	7.021.400
baten	158.671.400	157.567.500	74.875.400	139.736.400	6.741.400
saldo exploitatie	**282.100**	**280.000**	**280.000**	**280.000**	**280.000**
lasten per inwoner		€ 149,92			
baten per inwoner		€ 149,64			
kosten per inwoner		**€ 0,27**			
Openbaar vervoer	**begroting 2014**	**begroting 2015**	**begroting 2016**	**begroting 2017**	**begroting 2018**
lasten	180.839.500	173.156.000	158.528.000	142.353.000	150.049.000
baten	180.839.500	173.156.000	158.528.000	142.353.000	150.049.000
saldo exploitatie	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
lasten per inwoner		€ 164,45			
baten per inwoner		€ 164,45			
kosten per inwoner		**€ -**			
Totaal mobiliteit	**begroting 2014**	**begroting 2015**	**begroting 2016**	**begroting 2017**	**begroting 2018**
lasten	339.793.000	331.003.500	233.683.400	282.369.400	157.070.400
baten	339.510.900	330.723.500	233.403.400	282.089.400	156.790.400
saldo exploitatie	**282.100**	**280.000**	**280.000**	**280.000**	**280.000**
lasten per inwoner		€ 314,37			
baten per inwoner		€ 314,09			
kosten per inwoner		**€ 0,27**			

Relevante beleidsdocumenten:

- Regionale Nota Mobiliteit (2005)
- Naar een toekomstbestendige bereikbaarheid (supplement bij RNM) (2008)
- Update Regionale Nota Mobiliteit (2013)
- Visie Netwerk RandstadRail (2009)
- Lijnennetnota Netwerk RandstadRail (2009)
- Nota Materieel en Infrastructuur Netwerk RandstadRail (2009)
- Randstadnet 2028; de belofte aan de reiziger (2010)
- Fietsnota Haaglanden 2010-2017 (2010)
- Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2015, en actualisatie 2014
- Bereikbaarheidsverklaring Vervolgprogramma Beter Benutten regio Haaglanden (2014)

Hoofdstuk 5 Financiële begroting 2015

Programma's	Lasten	Baten	Saldo	Bijdrage per inwoner
Bestuur	1.194.400	246.000	948.400	0,90
Mobiliteit	331.003.500	330.723.500	280.000	0,27
Zorg	-	-	-	-
Economie	1.570.300	200.100	1.370.200	1,30
Milieu	1.797.600	925.000	872.600	0,83
Ruimte	2.553.000	1.053.000	1.500.000	1,42
Wonen	797.600	0	797.600	0,76
Resultaat van de programma's	**338.916.400**	**333.147.600**	**5.768.800**	**5,48**
Algemeen				
Interne bijdragen	89.800	201.400	-111.600	0,11-
Treasury	191.000	221.000	-30.000	0,03-
Niet in te delen lasten/onvoorzien	76.200	-	76.200	0,07
Bijdragen van de deelnemende gemeenten	-	5.685.900	-5.685.900	5,40-
Resultaat voor bestemming	**339.273.400**	**339.255.900**	**17.500**	**0,02**
Dekking				
Toevoeging/onttrekking aan reserves	1.500.100	1.517.600	-17.500	0,02-
Resultaat	**340.773.500**	**340.773.500**	**0**	**0,00**

2. MOBILITEIT	Realisatie 2013 in €	Raming 2014 in €	Raming 2015 in €
Lasten			
2.1 Verkeer	**130.912.300**	**158.953.500**	**157.847.500**
personeelslasten	2.393.300	2.101.000	2.479.100
personeelslasten (SKVV)	494.200	307.300	-
personeelslasten (Tarievenbureau OV)	-	95.000	-
uitbestede werkzaamheden (BDU)	20.000.000	10.567.300	9.242.100
uitbestede werkzaamheden (SKVV)	399.400	285.200	-
uitbestede werkzaamheden (Bereik!)	2.180.000	2.180.000	90.000
uitbestede werkzaamheden (Tarievenbureau OV)	450.000	501.500	-
subsidies en bijdragen (BDU)	93.000.000	130.922.200	98.798.900
subsidies en bijdragen (BOR)	10.000.000	10.000.000	45.656.800
apparaatskosten (zie kostenverdeelstaat, bijlage 1)	1.739.500	1.805.000	1.580.600
apparaatskosten (zie kostenverdeelstaat, bijlage 1) (SkVV)	255.900	150.000	-
apparaatskosten (zie kostenverdeelstaat, bijlage 1) (Tariven	-	39.000	-
2.2 Openbaar vervoer	**162.448.600**	**180.839.500**	**173.156.000**
personeelslasten	1.484.000	1.711.700	1.690.600
bijkomende kosten aardgasbussen	75.000	-	-
uitbestede werkzaamheden	8.000.000	7.391.600	5.144.100
uitbestede werkzaamheden (StedenbaanPlus)	802.300	802.300	-
subsidies en bijdrage (BDU)	151.000.000	169.776.400	165.051.700
apparaatskosten (zie kostenverdeelstaat, bijlage 1)	1.087.300	1.157.500	1.269.600
Totaal lasten programma mobiliteit	**293.360.900**	**339.793.000**	**331.003.500**
Totaal baten programma mobiliteit	**293.082.300**	**339.510.900**	**330.723.500**
Nadelig saldo programma mobiliteit	**278.600**	**282.100**	**280.000**

Baten			
2.1 Verkeer	**134.081.300**	**158.671.400**	**157.567.500**
overige inkomensoverdrachten (doorberekende personeels	43.100	41.000	-
overige inkomensoverdrachten	5.500.000	-	-
inkomensoverdrachten rijk (BDU)	105.133.900	135.493.000	102.267.200
inkomensoverdrachten rijk (BOR)	10.000.000	10.000.000	45.566.800
inkomensoverdrachten rijk (Bereik!)	154.100	900.000	22.500
inkomensoverdrachten provincie (Bereik!)	-	230.000	22.500
overige inkomensoverdrachten gemeenten (Bereik!)	268.300	250.000	22.500
overige inkomensoverdrachten (Bereik!)	1.757.600	800.000	22.500
overige inkomensoverdrachten (SKVV)	1.149.500	742.500	-
overige inkomensoverdrachten (OV-bureau)	402.500	635.500	-
overige inkomensoverdrachten Provincie (OV-bureau)	47.500	-	-
overige inkomensoverdrachten gemeenten (MOB)	9.581.700	9.549.400	9.613.500
doorberekende apparaatskosten	43.100	30.000	30.000
2.2 Openbaar vervoer	**159.001.000**	**180.839.500**	**173.156.000**
overige inkomensoverdrachten	2.000.000	-	-
inkomensoverdrachten van het Rijk	156.198.700	180.037.200	173.156.000
overige inkomensoverdrachten (Stedenbaan Plus)	596.400	534.900	-
inkomensoverdrachten van het Rijk (Stedenbaan Plus)	-	-	-
inkomensoverdrachten provincie (Stedenbaan Plus)	205.900	267.400	-
Totaal baten programma mobiliteit	**293.082.300**	**339.510.900**	**330.723.500**