METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Begroting 2023
en meerjarenbegroting 2024-2026

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Samen aan het werk!

Inhoudsopgave

Inleiding 4

Leeswijzer 8

1 Samenhang en opbouw Begroting MRDH 9

2 Begrotingsprogramma's 15

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 15
2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 16
2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen 16
2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV 18
2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg 19
2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit 20
2.1.1.5 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid 21
2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO_2-uitstoot bij verkeer 21
2.1.1.7 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties 22
2.1.2 Wat gaat het kosten? 23

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 27
2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 28
2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen 28
2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg 30
2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit 30
2.2.1.4 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid 30
2.2.2 Wat gaat het kosten? 31

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 33
2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 33
2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei 33
2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt 34
2.3.1.3 Doelstelling: Goede digitale connectiviteit 35
2.3.1.4 Doelstelling: Ruimte om te werken 36
2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor 37
2.3.1.6 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties 38
2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie 38
2.3.2 Wat gaat het kosten? 39

3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting 42

3.1 Algemene dekkingsmiddelen 42
3.2 Overhead 43
3.3 Vennootschapsbelasting 45

4 Paragrafen 46

4.1 Financiering 46
4.2 Verbonden partijen 49
4.3 Weerstandsvermogen en risico's 51
4.4 Onderhoud kapitaalgoederen 56
4.5 Bedrijfsvoering 59

5 Financiële begroting 62

5.1 Overzicht baten en lasten 62
5.2 Overzicht incidentele baten en lasten 63
5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting 66

6 Staat van reserves en fondsen 2021-2026 70

7 Inwonerbijdragen per gemeente 72

8 Besluit 73

Bijlagen

1 Indicatoren 74
2 Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU 76
3 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2023 81

Inleiding

De koers van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid, hebben 23 gemeenten in een Strategische Agenda vastgelegd. Voor de bestuursperiode 2018 - 2022 is dat de *Strategische Agenda MRDH 2022: Samen aan het werk*!

De voorliggende begroting geeft op basis van de strategische agenda op hoofdlijnen zo smart mogelijk aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit geeft, als bijlage bij de begroting, een concreet overzicht van lopende infrastructurele projecten, verkenningen en planstudies.

Ten behoeve van de nieuwe bestuursperiode wordt de Strategische Agenda momenteel geactualiseerd. Daarbij wordt rekening gehouden met actuele trends en ontwikkelingen die leven en werken in de metropoolregio beïnvloeden zoals de coronacrisis, de druk op milieu en ruimte en de kilmaatdoelen. Vaststelling van de Strategische Agenda vindt, nadat gemeenten hun zienswijzen hebben kunnen inbrengen, naar verwachting in het voorjaar van 2023 plaats. Dat moment komt later dan het moment waarop het algemeen bestuur de begroting 2023 bij de provincie Zuid-Holland als toezichthouder dient in te dienen (vóór 15 september 2022). De begroting 2023 zal dan later, parallel aan de vaststelling van de nieuwe Strategische Agenda, worden gewijzigd. Door die wijziging op dat moment zal een nadrukkelijke en zichtbare koppeling worden gerealiseerd tussen de gekozen inhoudelijke koers in de nieuwe Strategische Agenda en de begroting.

Samenwerking in de metropoolregio

23 gemeenten samen vormen het bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Vanaf 1 januari 2023 zullen dat overigens 21 in plaats van 23 gemeenten zijn. Dat is het moment dat de gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne verder gaan als gemeente Voorne aan Zee. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is georganiseerd als verlengd lokaal bestuur. In het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur hebben voornamelijk burgemeesters van de 23 gemeenten zitting. In de twee bestuurscommissies voor verkeer en vervoer en voor economisch vestigingsklimaat zijn de vakwethouders van de 23 gemeenten vertegenwoordigd. Tot slot zijn er twee adviescommissies voor verkeer en vervoer en voor economisch vestigingsklimaat en een rekeningcommissie. In deze commissies hebben raadsleden van de 23 gemeenten zitting; zij adviseren de bestuurders gevraagd en ongevraagd over toekomstig beleid en effecten van bestaand beleid.

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

Groeiagenda Zuid-Holland

Samenwerking in de regio kreeg in 2021 verder gestalte doordat 80 overheden, bedrijven en kennis-instellingen in Zuid-Holland, waaronder de MRDH, een Groeiagenda Zuid-Holland opstelden. De Groeiagenda Zuid-Holland bestaat uit vijf pijlers, met als doel het economisch verdienvermogen van de regio te vergroten en brede welvaart te realiseren.

Deze pijlers zijn:

1. uitbouwen kennis- en innovatie ecosystemen: bijdragen en invulling geven aan (nationale) proposities Artificial Intelligence (AI), quantum, biotech en medtech;
2. versterken regionale waardeketens en impuls maakindustrie: smart manufacturing propositie;
3. vernieuwen energie-infrastructuur: nationale waterstofpropositie en elektrificatie industrie;
4. mobiliteitstransitie: propositie Metropolitaan OV en Verstedelijking;
5. intensivering Leven Lang Ontwikkelen (Human Capital): persoonlijke leerrekening voor iedereen, individuele leerrechten.

Deze pijlers sluiten naadloos aan op de ambities van de Metropoolregio voor het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. De Groeiagenda biedt een gemeenschappelijke basis voor ideeën en voorstellen voor volgende tranches van het Nationaal Groeifonds en Europese groei- en herstelfondsen. De geactualiseerde propositie Metropolitaan Openbaar Vervoer en Verstedelijking (MOVV) is in december 2021 opnieuw ingediend bij het Nationaal Groeifonds. Het levert een bijdrage aan mobiliteit en verstedelijking. De totale propositie bevat bijna € 2 miljard aan projecten zoals de spoorlijn Leiden-Dordrecht, vier bestaande grote OV-knooppunten plus een aantal nieuwe stations, de RandstadRail, het Metronet en OV Leiden-Zoetermeer. Momenteel vindt besluitvorming over de toekenning plaats; de signalen over toekenning zijn positief, een belangrijke stap voor de inwoners van onze regio. De MRDH levert hier een bijdrage aan van ongeveer € 250-350 miljoen.

Coalitieakkoord

In het nieuwe coalitieakkoord is veel aandacht voor economische versterking en noodzakelijke inzet op het gebied van mobiliteit, de twee kerntaken van de MRDH. De doelstellingen zoals opgenomen in deze begroting matchen goed met de doelstellingen van het nieuwe kabinet. Er ligt daarom een goede basis voor het verder versterken van de samenwerking met het Rijk.

Er is veel aandacht voor kennis en innovatie, energietransitie, digitalisering, maakindustrie, een goede aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt en bereikbaarheid in combinatie met verstedelijking. De woningbouwopgave en de daaraan gekoppelde mobiliteitstransitie staan stevig op het netvlies van het nieuwe kabinet. Er wordt de komende tien jaar € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor de ontsluiting van de verstedelijkingsgebieden en de regio daaromheen. Onze regio is goed vertegenwoordigd in de 14 verstedelijkingsgebieden waar het akkoord naar verwijst. Ook is er aandacht voor thema's als duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid. In het coalitieakkoord staat verder opgenomen dat voor beheer, onderhoud en vervanging van onder meer wegen, sporen en bruggen structureel € 1,25 miljard wordt uitgetrokken voor het inlopen van achterstanden. Welk deel hiervan via de BDU bij de MRDH zal landen is op dit moment nog niet duidelijk.

De MRDH-bestuurders en de werkorganisatie werken de komende tijd, nu het kabinet met de Kamer de uitwerking van het coalitieakkoord ter hand neemt, aan het concreet maken van de betekenis van en de impact voor onze regio van het akkoord. Contacten met het Rijk zijn goed op bestuurlijk, politiek en ambtelijk niveau en werkbezoeken worden georganiseerd met als doel de positieve elementen maximaal voor ons gebied te kunnen aanwenden.

COVID-19

Dit is de derde begroting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag die sinds de uitbraak van de COVID-19-pandemie is opgesteld. Deze gezondheidscrisis heeft een ongekende impact op de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het openbaar vervoer, één van de kerntaken van de Metropoolregio, is door de COVID-19-pandemie hard geraakt. Er is sprake van een forse daling van de reizigersinkomsten. Dit is financieel problematisch voor de vervoersbedrijven, omdat zij binnen de metropoolregio opbrengstverantwoordelijk zijn. Vanaf het jaar 2020 zijn daarover afspraken gemaakt tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders. Deze afspraken hebben geleid tot een Beschikbaarheidsvergoeding. Daarmee wordt tot en met december 2022 een groot deel van de kosten van de vervoerders vergoed.

Onderdeel van die afspraken is dat de MRDH, zoals alle decentrale overheden, de volledige begrote exploitatievergoedingen (100% pre-corona) blijft uitkeren aan de vervoersbedrijven. Daarnaast is het in 2021 opgestelde Transitieprogramma OV en corona onderdeel van de afspraken. Uitgangspunt bij dit transitieprogramma is het OV-systeem op de korte maar ook lange termijn op een goed niveau voor de reizigers te houden. Een ambitie die we hoog hebben te houden met het oog op de toenemende verstedelijking, de versterking van de agglomeratiekracht, de gewenste verduurzaming en leefbaarheid van de metropoolregio. Het transitieprogramma wordt tot en met 2022 periodiek herijkt via de bestuurscommissie Vervoersautoriteit, om zo elke keer bij te kunnen sturen als de situatie daar om vraagt.

Het kabinet wil vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet bieden voor het OV. Blijft het kabinet bij dit standpunt, dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. In het proces van herijken van het transitieprogramma zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

De vervoerkundige maatregelen die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen.

Werkplan

Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de Strategische Agenda. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 besloten om het strategisch deel van het Werkplan met ingang van 2017 te koppelen aan de doorlooptijd van de Strategische Agenda van de MRDH en daarmee niet meer jaarlijks uit te brengen. De concrete activiteiten worden met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de MRDH begroting. De voortgang van de activiteiten wordt via de jaarrekening en de bestuursrapportages gemeld. De begroting vervult zo ook de functie van Werkplan. De begroting geeft op hoofdlijnen zo smart mogelijk aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost. Verdere uitwerking wordt geoperationaliseerd in programma's en projecten die in de bestuurscommissies en adviescommissies aan de orde zijn/komen.

Leeswijzer

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 6 bevat de staat van reserves en fondsen 2021-2026.

Hoofdstuk 7 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

In de bijlagen zijn achtereenvolgens de indicatoren, detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) opgenomen.

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

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

Medio 2019 heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de gezamenlijke Strategische Agenda Samen aan het werk! vastgesteld. Daarin wordt ingezet op:

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

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

Deze ambities zijn uitgewerkt in 13 doelstellingen. In hoofdstuk 2 worden per programma de opgaven verder uitgewerkt die bijdragen aan de doelstellingen uit de Strategische Agenda.

In de begroting 2023 zijn drie programma's opgenomen waarin de doelstellingen zijn uitgewerkt door het beantwoorden van drie vragen: *Wat willen we bereiken?, Wat gaan we daarvoor doen?* en *Wat mag dat kosten?*. Dat zijn de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het programma Economisch Vestigingsklimaat. De eerste twee programma's bevatten de wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer. In onderstaand schema is opgenomen in welke programma's de doelstellingen uit de Strategische Agenda worden uitgewerkt:

Programma's MRDH begroting 2023

Doelstellingen Strategische Agenda MRDH 2022	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Economisch vestigingsklimaat
Stimuleren van innovatie en economische groei			V
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt			V
Ruimte om te werken			V
Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor			V
Goede digitale connectiviteit			V
Meer regionale samenwerking bij de energietransitie			V
Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen	V	V	
Verbetering kwaliteit en efficiency OV	V		
Betrouwbaar op weg	V	V	
Versnellen van innovatie in mobiliteit	V	V	
Minder CO_2-uitstoot bij verkeer	V		
Vergroten verkeersveiligheid	V	V	
Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties	V		V

Verbeteren Bereikbaarheid

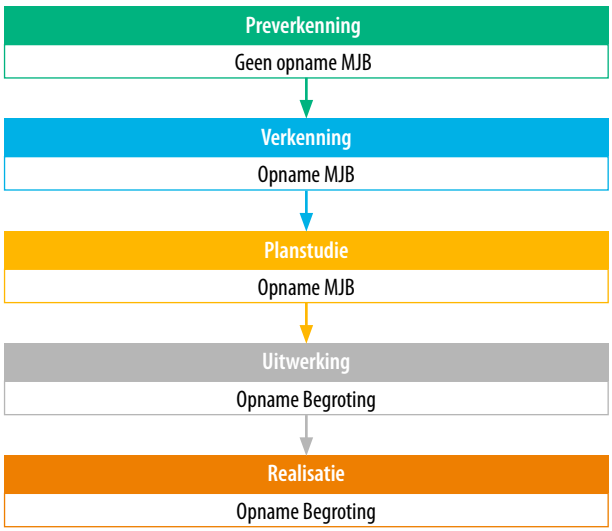
De opgaven van de programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer in hoofdstuk 2 worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Jaarlijks wordt ruim € 500 miljoen aan BDU-middelen ontvangen.

Exploitatie OV

Ongeveer € 400 miljoen oftewel ongeveer 80% van deze rijksbijdrage wordt jaarlijks besteed aan de exploitatie van het openbaar vervoer. Dit is inclusief de kosten van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. 2023 zal waarschijnlijk grotendeels in het teken staan van het herstel na de coronacrisis. Er is nog veel onzekerheid in welke mate het OV zal gaan herstellen. Op dit moment wordt op alle fronten in het openbaar vervoer gewerkt aan het in stand houden van de dienstverlening aan de reizigers. Het in 2021 vastgestelde Transitieprogramma OV en corona vormt hiervoor de basis en wordt regelmatig herijkt met als doel om het openbaar vervoer sterker uit de crisis te krijgen en klaar te zijn voor de toekomst.

Investeringen

Voor investeringen op het gebied van verkeer en openbaar vervoer is jaarlijks ongeveer 20%, oftewel € 100 miljoen beschikbaar. De MRDH zet in op het zo efficiënt en effectief mogelijk benutten van de beschikbare investeringsmiddelen. Concreet betekent dit dat we keuzes moeten maken en/of prioriteiten moeten stellen, terwijl we daarnaast naar nieuwe en/of alternatieve financieringsvormen moeten zoeken. In het realiseren van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden: in de vorm van te verlenen subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Voor Kleine projecten (< € 10 miljoen subsidiabele kosten) wordt in 2023 net als eerdere jaren een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van dit programma werken we in samenspraak met de gemeenten in het voorjaar van 2022 uit, gericht op vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2022. Naast projecten die al in de begroting zijn opgenomen, lopen er ook diverse studies naar nieuwe projecten. Grote projecten (> €10 mln. subsidiabele kosten) doorlopen de onderstaande fases:

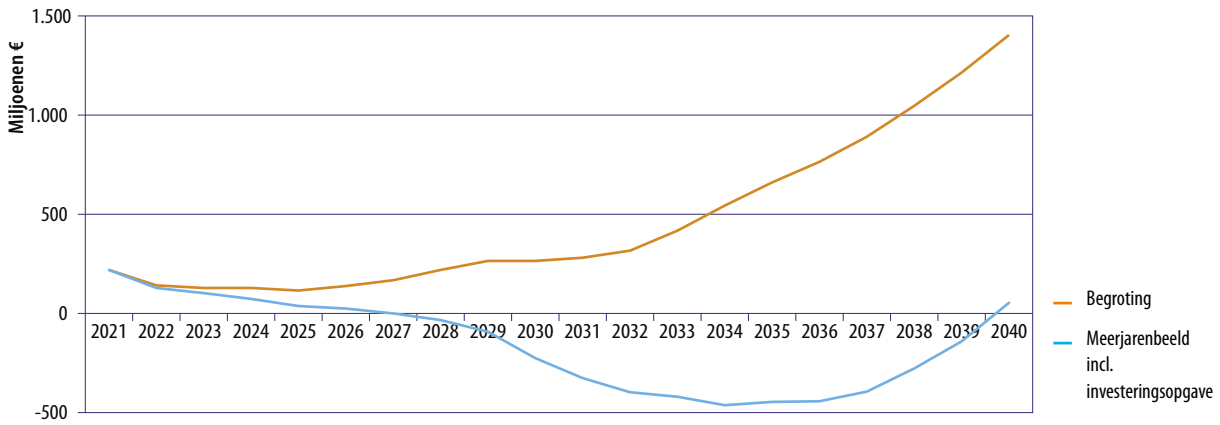


De fase waarin een project zich bevindt bepaalt waar het wordt opgenomen, ofwel in de begroting, ofwel in het financiële meerjarenbeeld (MJB). Een pre-verkenning leidt nog niet tot opname in begroting of MJB.

Het financiële meerjarenbeeld BDU geeft inzicht in de match tussen de inhoudelijke opgave en de beschikbare middelen en is daarmee een belangrijk instrument ter ondersteuning bij het nemen van investeringsbeslissingen.

Rekening houdend met de investeringsopgave conform de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) en een gelijkblijvende structurele inzet voor de exploitatie van het openbaar vervoer, geeft het financiële meerjarenbeeld het volgende beeld van de stand van de nog beschikbare BDU middelen per jaareinde:

Saldo fonds BDU t/m 2040



Het beeld laat zien dat er beperkte investeringsruimte is voor projecten die nu nog in de verkenning- en planstudiefase zitten. Deze investeringsruimte is echter onvoldoende om alle ambities uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid te kunnen realiseren.
Binnen de meerjarenbegroting (uitwerking/realisatiefase) zijn recentelijk door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit de volgende projectbesluiten genomen die (voor 2030) een beslag gaan leggen op de investeringsmiddelen. Dit zijn:

- het Metronet en de RandstadRail, beide onderdeel van het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) en onderdeel van het Nationaal Groeifonds.
- de knooppunten Spijkenisse centrum en Zuidplein, R-net Ridderkerk-Rotterdam en Doorstroming OV (in het kader van het Transitieprogramma OV en corona).

Verkenningen en planstudies die in het meerjarenbeeld zijn opgenomen zijn:

- de MIRT-verkenningen uit het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking, zijnde de Oeververbindingen regio Rotterdam en CID-Binckhorst Den Haag om van 75% naar 100% van de bekostiging te komen ten opzichte van de eerste startbeslissing;
- de MIRT-verkenning Oude Lijn en knopen in het kader van Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV);
- dossiers die in het kader van de twee OV-ontwikkelprogramma's regio Rotterdam en Haaglanden worden voorbereid: knooppunten/P+R Kralingse Zoom en Meijersplein en de verkenning HOV Zoetermeer-Rotterdam;
- Metropolitane Fietsroutes fase 2.

Dossiers in de pre-verkenningsfase die in de toekomst mogelijk tot forse investeringen leiden zijn onder meer:

- projecten binnen de twee OV-ontwikkelprogramma's regio Den Haag en Rotterdam: Leyenburgcorridor, Koningscorridor, HOV Westland, knooppunt Beurs, plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam;
- een 2e tranche knooppunten in het kader van het gebiedsprogramma MoVe en het programma Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV);
- realisatie van het complete netwerk Metropolitane fietsroutes van 250 kilometer (fase 3);
- mobiliteitstransitie en de adaptieve ontwikkelstrategie wegen in het kader van het gebiedsprogramma MoVe (hubs, P+R, ingrepen wegverkeer).

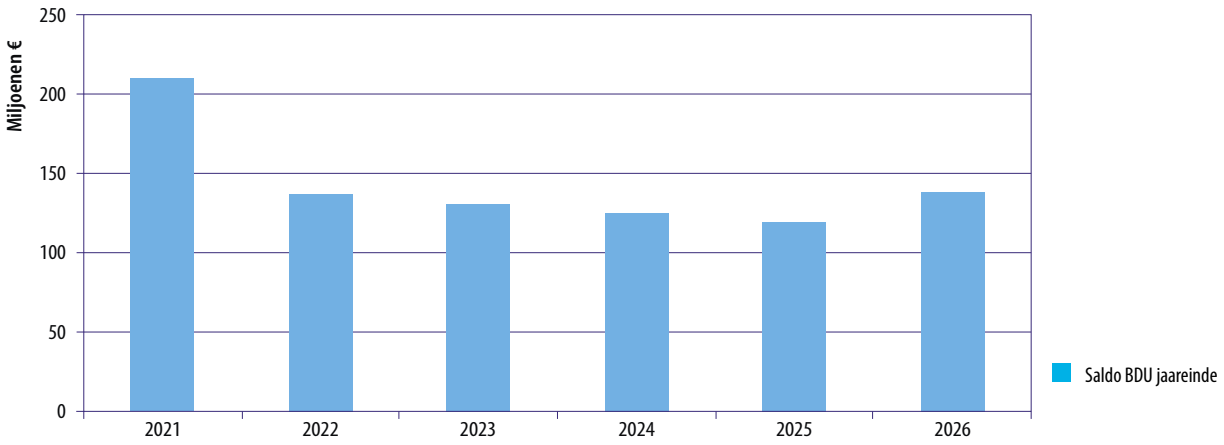
Het meerjarenbeeld faciliteert als instrument het gesprek in de bestuurs- en adviescommissie Vervoersautoriteit over de keuzemogelijkheden en de financiële consequenties voor de lange termijn. Voorstellen die de begroting raken worden geagendeerd in het algemeen bestuur.

In bijlage 3 is een gedetailleerd overzicht opgenomen van de projecten en programma's uit het meerjarenbeeld.

Overbesteding

Net als in de Begroting 2022 hanteert de Metropoolregio Rotterdam Den Haag het uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan onder de voorwaarde dat over een periode van vier jaar het saldo van beschikbare middelen en bestedingen positief is. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hiervoor hanteert. De wettelijke termijn van overbesteding is daarmee bepaald op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. Een eventueel tekort in 2023 moet dus uiterlijk in 2026 zijn aangezuiverd. De meerjarenbegroting van de BDU-middelen voldoet aan de wettelijke kaders, voor het begrotingsjaar 2023 en de daaropvolgende begrotingsjaren wordt geen tekort verwacht:

Saldo fonds BDU jaareinde 2021-2026



Vernieuwen Economie

De opgaven van het programma Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd uit een door de deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner. Deze inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van kaderstelling vanuit de gemeenten. Voor het begrotingsjaar 2023 bedraagt de inwonerbijdrage € 2,82 per inwoner (Kadernota MRDH begroting 2023). Een groot deel van deze bijdrage wordt ingezet voor cofinanciering aan gemeentelijke projecten. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2020 de bevoegdheid om (binnen de begroting) financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten met regionale uitstraling die tot doel hebben bij te dragen aan de doelstellingen van de Strategische Agenda MRDH 2022.

Overhead

Conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording worden binnen de programma's de kosten van het directe personeel verantwoord. De overige apparaatslasten vallen onder de categorie 'overhead' en deze kosten worden apart, buiten de programma's om, verantwoord. De verdeelsleutel van de stafmedewerkers, de centrale directiefunctie en de overige bedrijfsvoeringskosten bedraagt 20% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% BDU.

De begroting 2023 kent een omvang (lasten) van € 576 miljoen. Ter vergelijking zijn actuele ramingen over 2021 (op basis van de door de accountant gecontroleerde voorlopige jaarrekening 2021) en 2022 (bestaande uit de vastgestelde begroting 2022 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2022 ter besluitvorming zullen worden voorgelegd) opgenomen. Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2023

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	538.127.670	460.885.481	422.738.887	419.590.361	433.358.804	436.772.056
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	67.058.072	181.874.628	140.976.359	140.753.425	139.357.522	109.156.217
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.044.044	5.385.715	5.392.010	5.392.010	5.392.010	5.392.010
Overhead	6.273.618	6.695.364	6.908.379	6.908.379	6.908.379	6.908.379
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**615.503.404**	**654.841.188**	**576.015.635**	**572.644.174**	**585.016.714**	**558.228.662**
Baten per programma						
1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	539.254.393	461.885.481	422.738.887	419.590.361	435.559.309	441.491.942
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	67.058.072	181.874.628	140.976.359	140.753.425	139.357.522	109.156.217
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.218.901	5.266.965	5.392.010	5.392.010	5.392.010	5.392.010
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.273.618	6.695.364	6.908.379	6.908.379	6.908.379	6.908.379
Totaal	**617.804.984**	**655.722.438**	**576.015.635**	**572.644.174**	**587.217.219**	**562.948.548**
Saldo van baten en lasten	**2.301.580**	**881.250**	**0**	**0**	**2.200.505**	**4.719.886**
Onttrekking aan reserves	285.000	118.750	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves[1)]	-2.586.580	-1.000.000	0	0	-2.200.505	-4.719.886
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

[1)] *Inclusief voorstel resultaatbestemming.*

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

Hoofdstuk 2 Begrotingsprogramma's

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

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

Integraal onderdeel van de Strategische Agenda (SA) is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB). Deze SA en UAB worden in 2022 herzien en op het moment van publicatie van deze begroting 2023 is dat proces nog niet afgerond. De UAB is de inhoudelijke basis voor besluiten over activiteiten en maatregelen en is daarmee ook leidend voor de werkzaamheden van de Vervoersautoriteit.

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

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

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

De begroting voor het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer is opgezet langs de doelstellingen van de Strategische Agenda. Vanuit de invalshoek verkeer en vervoer geven de beschreven doelen en opgaven invulling aan de vragen Wat willen we bereiken? en Wat gaan we daarvoor doen? Binnen het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer wordt er gewerkt aan zeven doelstellingen:

1. Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
2. Verbetering kwaliteit en efficiency OV
3. Betrouwbaar op weg
4. Versnellen van innovatie in mobiliteit
5. Vergroten verkeersveiligheid
6. Minder CO_2-uitstoot bij verkeer
7. Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties

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

2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

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

De versterking van de agglomeratiekracht blijft de centrale opgave. De metropoolregio moet meer als één stedelijke regio gaan functioneren en de toplocaties en banen moeten beter bereikbaar worden. De opgave van verstedelijking (240.000 extra woningen voor 2040), hangt samen met een schaalsprong in het OV naar 2040 toe. Veel inspanning vergt het uitwerken van de eind 2021 ingediende Nationaal Groeifonds Propositie, met onder meer de spoorlijn Leiden-Dordrecht, vier bestaande grote OV-knooppunten plus een aantal nieuwe stations, de RandstadRail, het Metronet en OV Leiden-Zoetermeer. Via het gebiedsprogramma MoVe wordt bovendien een vervolg gegeven aan de lopende verkenningen Oeververbindingen regio Rotterdam, CID-Binckhorst Den Haag en de gebiedsuitwerkingen in Westland (Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland) en Voorne-Putten (Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam).

Versterking van de agglomeratiekracht vraagt om verdere verdichting en een kwaliteitsimpuls in het stedelijk gebied. Er is een mobiliteitstransitie noodzakelijk die meer vraagt dan alleen een kwaliteitssprong in het OV.

- Meer ruimte voor de fiets, onder meer door realisatie van metropolitane fietsroutes.
- Meer ruimte voor het lopen, onder meer als voor- en natransport van het openbaar vervoer.

- Meer mogelijkheden voor mobiliteitsdiensten als alternatief voor autobezit en -gebruik, bij gebiedsontwikkeling in combinatie met lagere parkeernormen.
- Nog meer aandacht voor ketenmobiliteit en knooppunten om de bereikbaarheid van het stedelijke gebied vanuit de meer landelijke gebieden te garanderen.
- Bevordering van gedragsverandering, onder meer gekoppeld aan speciale gebeurtenissen zoals hinder door onderhoud.

Tot aan de coronacrisis was er een sterke groei van het gebruik van het metropolitaan OV te zien, sinds 2013 met gemiddeld 3% per jaar en op sommige plekken zelfs met 10% per jaar. Hierdoor ontstonden er meer en eerder dan verwacht capaciteitsknelpunten. Hoewel door de coronacrisis het gebruik van het OV fors is gedaald, verwachten we op basis van het DNA van onze regio, met een voorziene bevolkingsgroei, een verstedelijkingsopgave, de ambitie om te verduurzamen en de mobiliteitstransitie, dat de groei zich na een aantal moeilijke jaren zal herstellen. Het zal naar verwachting nog wel enige tijd duren voordat we weer op het niveau van 2019 zitten. Wanneer precies is afhankelijk van toekomstige coronamaatregelen. Inschatting op moment van schrijven is dat dit op zijn vroegst eind 2023, begin 2024 zal zijn. De ontwikkeling van het aantal reizigers in het OV wordt nauw gemonitord en waar nodig worden verwachtingen bijgesteld.

De effecten van de coronacrisis en de op termijn te verwachten groei nopen tot een adaptieve strategie voor het metropolitaan OV, met oog voor de kwaliteit van het systeem en de noodzaak voor investeringen, die doorwerkt in maatregelen zowel op de korte, middellange als de lange termijn. Dit betekent het voortzetten van de besparingen en optimalisaties middels het in 2022 afgeronde Transitieprogramma OV en corona zonder daarbij de kern van het OV aan te tasten. Kwaliteit voor de reiziger van vandaag, morgen en overmorgen staat centraal. Ook de koppeling van OV met fiets is daarbij een cruciale opgave.

Ketenmobiliteit betekent dat reizigers tijdens een reis makkelijk de fiets, auto en OV kunnen combineren. De gehele metropoolregio kent 56 knooppunten die cruciaal zijn in de reis van elke inwoner. In 2025 is de ambitie om op 90% van de knopen een waarderingscijfer 7,5 te scoren. In samenspraak met betrokken partijen wordt toegewerkt naar startbesluiten over een eerste tranche knooppunten.

Om woongebieden te verbinden met de locaties in de regio waar veel mensen werken en bedrijven gevestigd zijn, is de ambitie om 150 km (van totaal 250 km) aan verbeterde, vernieuwde hoogwaardige fietsroutes aan te leggen in de periode tot 2026.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Uitvoering geven aan de verwachte groei en kwaliteitsverbetering van het OV-netwerk, via de OV-ontwikkelprogramma's in de regio's Rotterdam en Haaglanden, ter ondersteuning van de verstedelijkingsopgaven in deze gebieden. Met onder meer de ontwikkeldossiers Plan toekomstvast tramnet Rotterdam, Koningscorridor, metrostation/gebiedsontwikkeling Beurs en doorstroming OV.
- Het verbeteren van de kwaliteit van OV-knooppunten (OV, fiets en ketenmobiliteit), via programmamanagement MRDH-breed.
- Het realiseren van de metropolitane fietsroutes, het afronden van verkenningen (inclusief bekostiging) en de opstart van de planstudiefase van de routes in de eerste en tweede tranche metropolitane fietsroutes, via programmamanagement MRDH-breed.
- Het doorvertalen van de eind 2022 afgeronde MIRT-verkenning naar een regionale (OV-)

bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District/Binckhorst Den Haag (CID-Binckhorst) in de planuitwerkingsfase.
- Het doorvertalen van de eind 2022 afgeronde MIRT-verkenning naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief A16, Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel in de planuitwerkingsfase.
- Nader uitwerken van de OV-ontwikkelstrategie Zoetermeer-Rotterdam, in samenhang met de diverse andere onderdelen van het programma MOVV (Metropolitaan OV en Verstedelijking).
- Verkenning afronden en opvolging geven aan een verbetering van het OV in relatie tot de economische (campus)ontwikkeling gerelateerd aan de gebiedsuitwerking Westland (Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland).
- Verkenning uitvoeren naar de ontwikkeling van de spoorlijn Leiden - Dordrecht en knopen, met onder meer de stations Laan van NOI en Schiedam Centrum.
- Werken aan een visie en strategie voor keten- en deelmobiliteit in het kader van de actualisatie Strategische Agenda.
- Samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave van het wegennet waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.

NB: voor ontwikkeldossiers vanaf de uitwerkingsfase, zie het "Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer" (zie hoofdstuk 2.2).

2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

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

2023 zal waarschijnlijk grotendeels in het teken staan van het herstel na de coronacrisis. Op dit moment wordt op alle fronten in het openbaar vervoer gewerkt aan het zoveel mogelijk in stand houden van de dienstverlening aan de reizigers. Daarbij wordt gewerkt aan een zogeheten Transitieprogramma OV en corona, ingezet in 2021, met als doel om het openbaar vervoer sterker uit de crisis te krijgen en klaar te zijn voor de toekomst. De hieronder opgenomen ambities en activiteiten moeten dan ook in dat perspectief worden gezien. Er is nog veel onzekerheid met welk tempo het OV-gebruik zich zal herstellen. De grootste uitdaging wordt om de reizigers weer terug het openbaar vervoer in te krijgen, bij voorkeur gespreid over de dag.
Deze begroting gaat uit van een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer ten opzichte van de begroting 2022.

Contractbeheer OV-concessies (assets, exploitatie en sociale veiligheid)
Als concessieverlener van het openbaar vervoer sturen we de vervoerder aan (op afstand) op het realiseren van openbaar vervoer op het gewenste en vooraf overeengekomen kwaliteitsniveau. We maken daarbij onderscheid in drie verschillende 'contracten', te weten exploitatie, sociale veiligheid en assets. Alle drie met een vooraf overeengekomen wijze (en grootte) van financiering, risicoverdeling en 'prestatie-indicatoren' en daarbij behorende normen. De contracten met de vervoerders zijn langlopende

contracten, variërend met een looptijd tussen de 10 en 15 jaar en betreffen zowel het bus- als railvervoer en de Parkshuttle.

Met het uitvoeren van het concessiebeheer beogen we:

- hoogwaardig en efficiënt openbaar (rail en bus) vervoer in de metropoolregio Rotterdam Den Haag, 365 dagen per jaar;
- een tevreden reiziger met een klantenwaardering van gemiddeld een ruime voldoende;
- beperkte rituitval (< 1%);
- dat onze assets (infrastructuur en railvoertuigen) zo weinig mogelijk verstoringen ondervinden, dit tegen geoptimaliseerde uitgaven voor onderhoud;
- dat de concessies na de coronacrisis door de herijking 'financieel weer in evenwicht komen' en de vervoerders in de praktijk weer opbrengstverantwoordelijk zijn, met een jaarlijkse nader vast te stellen groei van het aantal OV-reizigers, waarbij het aanbod min of meer gelijk blijft, wat een hogere bezettingsgraad tot gevolg heeft. Als ijkpunt wordt daarbij het niveau genomen van direct na de beëindiging van de coronamaatregelen.
- Een solide partnership met onze vervoerders op te bouwen om de gezamenlijke uitdagingen het hoofd te bieden.

Versnelling OV

Openbaar vervoer dat reizigers snel van knooppunt naar knooppunt verplaatst is aantrekkelijk. Dit leidt dan ook tot reizigersgroei, meer opbrengsten en afname in exploitatiekosten. Bovenal is het belangrijk bij te dragen aan de agglomeratiekracht van de regio. We zorgen er samen met de gemeenten dan ook voor dat meerdere tram- en buslijnen in de metropoolregio sneller van A naar B komen door aanpassingen van voorrangssituaties bij kruisingen, de aanleg van vrijliggende infrastructuur en aanpassing in de lijnvoering. Hierbij wordt nadrukkelijk gezocht naar mogelijkheden om dit te doen op een wijze die zich goed verhoudt met gemeentelijke ambities om de maximumsnelheid binnen delen van de bebouwde kom te verlagen naar 30km/h.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Voortzetten van de in de afgelopen jaren solide opgebouwde partnerships met onze vervoerders met oog en begrip voor elkaar belangen.
- De in 2022 herijkte concessies als gevolg van de coronapandemie vertalen 'op straat' via de vervoerplannen naar aangepaste dienstregelingen.
- Uitvoeren van het concessiemanagement met daarbij bijzondere aandacht voor de gevolgen van de coronacrisis en de uitrol van de maatregelen zoals die zijn opgenomen in het Transitieprogramma OV en corona.
- Innovaties stimuleren (innovatieroute) op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.
- Verder uitwerken van de aanpak versnelling OV, onder meer gestart als onderdeel van het Transitieprogramma OV en corona.

2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk is voor de metropoolregio een must. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Daarnaast moeten de wegen voldoen aan de doorstromings- en betrouwbaarheidseisen uit de UAB, waarbij we in 2025 een betrouwbaarheid van

reistijd van 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet willen bereiken.
Een mobiliteitstransitie is gaande én noodzakelijk, niet op de laatste plaats om de klimaatdoelen te realiseren (CO_2-reductie), maar ook om de leefkwaliteit te verbeteren en de stedelijke, suburbane en meer landelijke gebieden aantrekkelijk te maken als centra voor economische vernieuwing. Dat brengt onder meer de vraag met zich mee hoe om te gaan met voorspelde capaciteitsknelpunten op het hoofdwegennet.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

-
- Afspraken maken met betrokken partijen over uit te voeren maatregelen voortkomend uit de gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten (Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam) en Westland (Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland). Maatregelen hebben betrekking op het auto-, fiets- en OV-netwerk.
- Afronden van de visie op de ontwikkeling van het wegennet op lange termijn (adaptieve ontwikkelstrategie) in het kader van het gebiedsprogramma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) en starten van eventuele vervolgacties.
- Samenwerken met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.
- Samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave van het wegennet waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.

2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Innovatie in mobiliteit is een belangrijk aandachtspunt van de MRDH. We werken daarvoor samen met gemeenten, provincie en Rijk, vervoerders, onderwijsinstellingen en bedrijfsleven. Innovatie is daarbij geen doel op zich, maar moet bijdragen aan de doelen uit de Strategische Agenda. Innovaties zijn daarbij gericht op duurzaamheid (reductie CO2), mobiliteitstransitie (meer met OV, fiets en ketenmobiliteit) en efficiency (meer of beter tegen lagere kosten).

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Het op orde krijgen en houden van data-inwinning (digitaliseringsopgave).
- Inzetten op slimme duurzame en veilige verkeersoplossingen voor auto, fiets, OV en vracht, gericht op duurzaam reisgedrag. Actieve kennisdeling en financieel en organisatorisch ondersteunen innovatietrajecten mobiliteit, zoals automatisch rijden en varen, innovatieprogramma's bij OV-bedrijven, deelmobiliteit etc.
- Landelijke afstemming smart mobility in Krachtenbundeling Smart Mobility.
- Vervolgstappen nemen op basis van de evaluatie van het programma "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM).

2.1.1.5 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

De 23 gemeenten van de metropoolregio streven naar nul verkeersslachtoffers. Het aantal verkeersslachtoffers neemt echter weer toe. Naast de lopende educatieprojecten is blijvende aandacht en inzet op verbetering van de handhaving en een nieuwe risicogestuurde aanpak om doelgericht de infrastructuur te verbeteren noodzakelijk. Het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is een belangrijke leidraad voor de verkeersveiligheidsinspanningen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Programmamanagement voeren op de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025.
- De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risico gestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.
- Coördinatie van de uitvoering van het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025, het voortzetten van verkeerseducatie en gedragscampagnes in de metropoolregio vanuit de aanpak "Maak een punt van nul".
- Samen met provincie Zuid-Holland regievoeren op het ROV Zuid-Holland bij het uitvoeren van het Meerjaren Programmaplan ROV 2022-2024. In dit programma wordt de nadruk gelegd op de integrale aanpak door samenhang tussen infrastructurele maatregelen, handhaving en gedragsbeïnvloeding. De rol van ROV-ZH richt zich op kennisontwikkeling en faciliteren van nieuwe gedragsprogramma's.
- Bevorderen dat verkeershandhaving meer en structurele aandacht krijgt van de politie, het Openbaar Ministerie en gemeenten.

2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO_2-uitstoot bij verkeer

Het terugbrengen van de CO_2-uitstoot is een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. In 2025 moet de CO_2-uitstoot door verkeer 30% lager zijn dan in 2015. Dit vraagt om een brede waaier aan maatregelen van het Rijk, de regio en gemeenten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Programmamanagement voeren ten behoeve van het doorontwikkelen en uitvoeren van het Regionaal programma duurzame mobiliteit.
- Faciliteren van de transitie naar zero emissie busvervoer, zodat voor 2030 alle bussen 100% emissievrij zijn.
- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het programma duurzame mobiliteit. Daarnaast inspannen voor bewust en duurzaam reizen van de medewerkers van de eigen organisatie.

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Ondersteuning bieden aan de Verstedelijkingsalliantiemet focus op een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid. We ondersteunen waar zinvol onze partners bij het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.
- Dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde Verstedelijkingsalliantie aan gemeenten die vergelijkbare locaties (verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben. Denk daarbij aan locaties langs de Hoekse Lijn, Barendrecht, station Lansingerland-Zoetermeer, Nissewaard en Capelle aan den IJssel.
- Ondersteuning bieden aan gemeenten met overige verstedelijkingsopgaven vanuit de verantwoordelijkheden van de MRDH op het gebied van mobiliteit en economisch vestigingsklimaat.
- Adviseren over bereikbaarheid en mogelijkheden van mobiliteitstransitie (deelsystemen, parkeernormen, verdichten bij OV-haltes e.d.) voor bovengenoemde locaties.

2.1.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten						
Beleid en programmering						
Verkeer	3.642.538	8.376.770	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000
Openbaar vervoer	1.866.958	5.330.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000	5.300.000
Subsidie CROW-KpVV	877.209	0	0	0	0	0
Subtot. Beleid en program.	**6.386.706**	**13.706.770**	**10.600.000**	**10.600.000**	**10.600.000**	**10.600.000**
Exploitatie OV						
Concessies	511.883.388	423.868.008	393.096.631	389.717.615	403.248.814	406.405.355
Overig	6.106.753	9.897.243	5.297.159	5.297.159	5.297.159	5.297.159
Subtotaal Exploitatie OV	**517.990.140**	**433.765.251**	**398.393.790**	**395.014.774**	**408.545.973**	**411.702.514**
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel	2.171.885	3.036.902	3.156.011	3.156.011	3.156.011	3.156.011
Subtotaal Apparaatslasten	**2.171.885**	**3.036.902**	**3.156.011**	**3.156.011**	**3.156.011**	**3.156.011**
Financiering						
Rente	11.578.939	10.376.558	10.589.085	10.819.575	11.056.819	11.313.531
Subtotaal Financiering	**11.578.939**	**10.376.558**	**10.589.085**	**10.819.575**	**11.056.819**	**11.313.531**
Totaal lasten	**538.127.670**	**460.885.481**	**422.738.887**	**419.590.361**	**433.358.804**	**436.772.056**
Baten						
Onttrekking fonds BDU	387.046.505	438.316.983	398.416.609	394.634.922	410.118.026	415.544.876
Rente	11.582.774	10.376.558	10.589.085	10.819.575	11.056.819	11.313.531
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.557.595	7.256.143	7.801.395	8.208.065	8.526.284	8.779.356
Overige inkomsten	133.067.519	5.935.797	5.931.798	5.927.798	5.858.179	5.854.179
Totaal baten	**539.254.393**	**461.885.481**	**422.738.887**	**419.590.361**	**435.559.309**	**441.491.942**
Saldo van baten en lasten	**1.126.723**	**1.000.000**	**0**	**0**	**2.200.505**	**4.719.886**
Toevoeging risicoreserve financiering[1)]	-1.126.723	-1.000.000	0	0	-2.200.505	-4.719.886
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

[1)] *Inclusief voorstel resultaatbestemming.*

Toelichting financiën

Beleid en programmering

De begrotingspost subsidie CROW-KpVV die tot en met 2021 aan het CROW is verleend, wordt met ingang van 2022 omgezet in een opdrachtverlening. Het budget van € 900.000 is daarom vanaf 2022 weer toegevoegd aan de algemene budgetten voor beleid en programmering Verkeer en Openbaar Vervoer.

De hogere lasten in 2022 voor beleid en programmering Verkeer worden volledig gedekt door eenmalige bijdragen van het Rijk via de BDU voor onder meer de rijksbijdrage voor de exploitatie van Zuid-Holland Bereikbaar (€ 2,45 miljoen), inzet voor Tour de Force (€ 0,25 miljoen) en de vervolgstudie Voorne-Putten (€ 0,1 miljoen). De hogere lasten in 2022 voor beleid en programmering Openbaar Vervoer worden veroorzaakt door het doorschuiven van € 1 miljoen uit 2021 naar 2022 van de bijdrage in het onderzoek van RET naar Assets voor de toekomst.

Exploitatie openbaar vervoer - Concessies

Hierna volgt een nadere specificatie van de bus- en railconcessies (€):

bedragen in miljoen euro's

	2022	2023	2024	2025	2026
Bus					
Totaal OV Concessie Bus Rotterdam e.o.	36.759.822	34.137.039	34.110.771	33.662.987	33.208.680
Totaal OV Concessie Haaglanden Stad	22.483.201	18.385.862	18.255.965	17.174.071	17.180.762
Totaal OV Concessie Voorne-Putten Rozenburg	10.282.227	10.282.227	10.272.244	10.535.416	10.535.416
Totaal OV Concessie Haaglanden Streek	20.809.188	20.683.688	20.729.257	20.674.109	20.674.109
Totaal busconcessies	**90.334.437**	**83.488.816**	**83.368.236**	**82.046.583**	**81.598.967**
Rail					
Totaal OV Concessie RET Rail exploitatie	-34.648.871	-45.382.518	-49.540.332	-53.781.391	-58.107.358
Totaal OV Concessie HTM Rail exploitatie	14.171.802	13.674.802	15.072.802	15.463.802	14.502.802
Totaal OV Concessie RET Rail Assets	209.457.792	206.637.887	212.841.021	213.598.304	213.329.611
Totaal OV Concessie HTM Rail Assets	124.953.729	114.737.291	113.439.534	121.754.782	125.418.598
Totaal railconcessies	**313.934.453**	**289.667.462**	**291.813.025**	**297.035.497**	**295.143.653**
Overige contracten	19.599.120	19.940.354	14.536.354	24.166.735	29.662.735
Totaal concessies	423.868.010	393.096.631	389.717.615	403.248.814	406.405.355
Concessies volgens begroting	423.868.008	393.096.631	389.717.615	403.248.814	406.405.355

De totale subsidie busconcessies is in 2023 € 6,8 miljoen lager dan in 2022. Voor een groot deel wordt dit verschil veroorzaakt doordat uit het jaarwerk over 2021 blijkt dat de RET en HTM de gereserveerde subsidies voor opvang bezuinigingen niet nodig hebben gehad in 2021. Dit is voor een totaalbedrag van € 5,1 miljoen. Deze subsidie is nu voor het jaar 2022 beschikbaar gehouden.

Het overige verschil van € 1,7 miljoen bestaat uit de volgende posten:

- De OV Concessie Bus Rotterdam e.o. vergt € 1,1 miljoen lagere subsidie. Dit is een gevolg van de concessieafspraken waarin een jaarlijks lagere subsidie is afgesproken van € 0,9 miljoen. Daarnaast is er minder meerwerk in 2023 voor een bedrag € 0,2 miljoen.
- De OV Concessie Haaglanden Stad neemt af met € 0,5 miljoen. Dit is een gevolg van de concessie-afspraken waarin een jaarlijks lagere subsidie is afgesproken van € 0,5 miljoen.
- De OV Concessie Haaglanden Streek vergt € 0,1 miljoen lagere subsidie in 2023 ten opzichte van 2022. Dit betreft de afbouw van het meerwerk.

De totale subsidie railconcessies is € 24,3 miljoen lager in 2023 dan in 2022. Voor een groot deel wordt het verschil veroorzaakt doordat uit het jaarwerk 2021 blijkt dat de RET en HTM gereserveerde subsidies voor opvang bezuinigingen en assetssubsidies niet nodig hebben gehad in 2021. Dit is voor een totaal bedrag van € 7,5 miljoen. Deze subsidie is nu voor het jaar 2022 beschikbaar gehouden. Het overige verschil van € 16,8 miljoen bestaat uit de volgende posten:

- De exploitatiesubsidie voor RET voor 2023 is € 7,1 miljoen lager dan in 2022. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de toename van de taakstellende reizigersopbrengsten bij de RET waardoor de subsidie van de MRDH lager kan worden, dit voor een bedrag van ongeveer € 4,2 miljoen. In 2023 wordt in de begroting uitgegaan van een bezuiniging op metrobeheer of een vervangende bezuiniging van € 2 miljoen. In 2022 is een bedrag gereserveerd voor sociale veiligheid vanuit voorgaande jaren van € 0,8 miljoen.
- De assetssubsidie is voor de RET € 6,8 miljoen lager dan in 2022. Het beheer en onderhoud van de railvoertuigen RET is in 2023 op een lager niveau begroot in verband met uit te voeren extra onderhoud in 2022 om het materieel weer op het juiste beschikbaarheidsniveau te krijgen voor ongeveer € 3,4 miljoen. Daarnaast is het beheer en onderhoud van de infra voor € 4,7 miljoen lager begroot in 2023 dan in 2022 vanwege hoger uit te voeren onderhoud in 2022. De kapitaallasten van de voertuigen nemen toe in 2023 ten opzichte van 2022 met € 1,3 miljoen in verband met de activering van groot onderhoud.
- De exploitatiesubsidie voor HTM is in 2023 € 0,5 miljoen lager dan in 2022. Dit wordt veroorzaakt doordat er een efficiencytarget aan HTM is meegegeven in de concessie.
- De assetssubsidie voor HTM is € 2,5 miljoen lager begroot in 2023 dan in 2022. De kapitaallasten van de railvoertuigen van HTM zijn voor 2023 € 1,7 miljoen lager ten opzichte van 2022 voornamelijk vanwege een lagere rentecomponent. De kosten voor beheer en onderhoud infrastructuur inclusief de target voor de efficiencytaakstelling zijn € 3 miljoen lager ingeschat voor 2023 ten opzichte van 2022. Daartegenover worden in 2023 € 2,2 miljoen hogere kosten voor beheer en onderhoud van de railvoertuigen begroot.

Overige contracten

Onder deze post zijn de volgende contracten opgenomen:
De Parkshuttle, Personenvervoer over water, Regiotaxi, Maatwerkvervoer, de huur van de Telexstraat, en de bijdrage in tarieven en chipkaartkosten. Deze posten zijn gedurende de begrotingsjaren vrij constant. Daarnaast staan onder deze post de bijdragen aan vervoerders vanuit het Stimuleringsfonds opgenomen voor de Versnellingsmaatregelen, Maatwerkvervoer, Invoering Nieuwe Betaalwijzen, Transitie arbeidsmarkt vervoerbedrijven en de 27,5% regeling. Met name in de onttrekkingen aan het Stimuleringsfonds zit jaarlijks een fluctuatie in de ingeschatte bijdrage van de MRDH aan de vervoerders. In de jaren 2022 en 2023 zijn de subsidies aan de Nieuwe Betaalwijzen begroot. In 2024 daalt de verwachte subsidie daardoor met € 5 miljoen. In de jaren daarna wordt de bijdrage voor de 27,5% regeling begroot voor een bedrag van € 6 miljoen oplopend naar € 15 miljoen in 2028.

Exploitatie openbaar vervoer - Overig

De grootste post betreft de Abri-concessie die meerjarig € 3,3 miljoen bedraagt. De afname van € 4,6 miljoen vanaf 2023 wordt veroorzaakt doordat niet uitgegeven gelden vanuit voorgaande jaren voor nieuw areaal onderhoud van de railinfrastructuur en DRIS-kosten die vanuit het jaarwerk 2021 minder uitgegeven zijn dan gebudgetteerd, gereserveerd blijven binnen de exploitatie begroting. Dit betreft een bedrag van € 4,6 miljoen dat in 2022 aan het budget is toegevoegd.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De stijging ten opzichte van de begroting 2022 heeft te maken met de verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

Rente en marktconformiteitsopslag OV-bedrijven

De verantwoorde rente en marktconformiteitsopslag OV-bedrijven betreft de financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en de RET en de financiering van bussen en laadinfrastructuur aan vervoerders op grond van de Verordening Bussenleningen.
Tot en met 2021 wordt (een deel van de) marktconformiteitsopslag nog toegevoegd aan de risicoreserve financiering, totdat deze reserve op het minimale niveau is. In 2023 is de gehele markt-conformiteitsopslag beschikbaar als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager. De meerjaren-begroting geeft aan dat er na 2024 wel weer toevoegingen aan de reserve nodig zullen zijn om de benodigde weerstandscapaciteit te bereiken.

Overige inkomsten

De ramingen voor 2021 bevatten de beschikbaarheidsvergoedingen van het Rijk. Openbaar vervoerbedrijven kunnen tot en met december 2022 rekenen op financiële steun van de Rijksoverheid. De aanvragen voor het jaar 2022 zijn nog niet door de vervoerbedrijven gedaan aangezien de regeling nog niet is gepubliceerd door het Rijk. Daardoor is er nog geen bedrag in de begroting 2022 opgenomen. Er zijn geen toezeggingen door het Rijk gedaan voor 2023 en verder.

Het bedrag voor 2023 en latere jaren betreft hier voornamelijk de reclame-opbrengsten uit haltevoorzieningen (zgn. Abri's).

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Binnen de MRDH-begroting is de ambitie Verbeteren Bereikbaarheid vertaald in twee programma's: een programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1) en een programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. Vanuit het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer volgen infrastructurele opgaven die, voor zover de MRDH er financieel aan bijdraagt, onderdeel worden van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa 2023, zie bijlage 3 in deze begroting).

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

Hoofdpunten IPVa

In het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2023 zijn alle infrastructuurprojecten en maatregelen samengebracht waaraan de MRDH een financiële bijdrage levert of gaat leveren. Het IPVa is opgesteld op basis van aanmeldingen van gemeenten en onze vervoersbedrijven en regiobrede programma's voor bijvoorbeeld (metropolitane) fietsroutes, fietsparkeren en openbaar vervoer.
De projecten, subsidies en studies zijn onderverdeeld naar grote en kleine projecten, waar de scheiding ligt op € 5 miljoen aan subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor de overige projecten. Die overige projecten zijn weer gecategoriseerd naar fiets- en ketenmobiliteit (FKM), verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS) en verkeersveiligheid (VV).

Voor de kleine projecten is in 2023 € 30 miljoen beschikbaar. Voor circa € 3,5 miljoen zijn er al projecten aangemeld. In het late voorjaar van 2022 wordt de gemeenten en andere partners verzocht om nieuwe aanmeldingen voor 2023 te doen, die na toetsing ter goedkeuring aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden voorgelegd. De besluitvorming op die aanmeldingen is gepland voor december 2022.

In 2022 en 2023 worden verkenningen en planstudies uitgevoerd, die na afronding van een fase worden voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Indien een planstudie leidt tot een positief advies om door te zetten naar de uitwerkingsfase, dan wordt daar een onderbouwd voorstel voor gemaakt: op basis van beschikbaar budget, cofinanciering, planning van voorbereiding en uitvoering, etc.

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

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

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

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

2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

De inzet is om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% t.o.v. 2015 te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit. De MRDH investeert daarvoor in het verhogen van de snelheid en de frequentie van het openbaar vervoer, het uitbreiden van de vervoerscapaciteit, de kwaliteitsverbetering van knooppunten en het realiseren van hoogwaardige fietsinfrastructuur.

2023 zal waarschijnlijk grotendeels in het teken staan van het herstel na de coronacrisis. De hieronder opgenomen ambities en activiteiten moeten dan ook in dat perspectief worden gezien. Er is nog veel onzekerheid over de financiële consequenties van de coronacrisis voor de ambities van de MRDH. De verwachting is dat deze consequenties komend jaar duidelijker zullen worden en dat daarmee ook kan worden gesproken of, en zo ja in welke mate, dit effect gaat hebben op de voorgenomen investeringen van de MRDH. Vooralsnog gaan we ervan uit dat de investeringen zoals die voorgenomen zijn ook daadwerkelijk worden gedaan.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Hieronder volgt een lijst met projecten die in 2023 in de realisatiefase of uitwerkingsfase zijn. Naast deze maatregelen, werkt de MRDH in 2023 met haar partners aan diverse planstudies en verkenningen. Het totaaloverzicht is te vinden in het IPVa 2023 (zie bijlage 3 in deze begroting).

- realisatie van tramlijn 19B naar de TU Delft;
- realisatie van inframaatregelen voor de nieuwe hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding door de Maastunnel Rotterdam en in Ridderkerk;
- realisatie van de reconstructie van het metropolitaan OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam) ter bevordering van ketenmobiliteit;
- realisatie kwaliteitsverbetering van vijf regionale OV-knooppunten, onder meer Spijkenisse centrum ter bevordering van ketenmobiliteit;
- realisatie van verbeteringen van het comfort en de veiligheid van het Basisnet fiets;
- realisatie Nieuw Reijerwaard;
- realisatie bovengrondse ontwerp Beatrixlaan en kruising Erasmusweg-Lozerlaan en oplevering verkenning ondertunneling Beatrixlaan;
- realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsroutenetwerk (MFR), routes uit de 1e en 2e tranche van het MFR-programma worden uitgewerkt in een verkenning of planstudie op weg naar uitvoering;
- realisatie van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam en enkele buslijnen onder meer buslijn 70 Rotterdam-Zuid;
- realisatie aanpassingen traminfra Hofplein Rotterdam voor een betere doorstroming.

- realisatie van het deelprogramma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio met onder meer de bestelling van 50 nieuwe trams, alsmede realisatie en deels nog uitwerking van het aanpassen van de traminfrastructuur op de tramlijnen 1, 6, 12 en 16. Ook wordt een nieuwe remise op de GAVI-locatie in Den Haag uitgewerkt;
- uitwerking van het technisch mogelijk maken van een frequentieverhoging op het samenloopdeel RandstadRail, daaraan gerelateerd het gekoppeld rijden van HTM-voertuigen op de lijnen 4 en (deels) 3;
- uitwerking van de frequentieverhoging op het metronet lijnen E en C, met onder meer de aanschaf van 35 nieuwe metro's, ondersteunende inframaatregelen zoals aanpassing spoorbeveiliging, extra stallingscapaciteit, stroomvoorziening, saneren overweg en geluidsmaatregelen.

De aansturing van de OV-projecten binnen de metropoolregio kent een programmatische aanpak door twee regionale OV-ontwikkelprogramma's in de regio's Haaglanden en Rotterdam. Daarin zitten bovenstaande OV-dossiers, aangevuld met dossiers die in een verkenningsfase of planstudiefase zitten. De MRDH heeft daarnaast een metropolitaan Uitvoeringsprogramma voor de fiets en een metropolitaan knooppuntenprogramma.

Op het niveau van de Zuidelijke Randstad werkt de MRDH samen met haar partners in het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) aan de langere termijn opgaven in meerdere MIRT-verkenningen en gebiedsuitwerkingen. Deze dossiers zitten nog in een verkenning of planstudiefase, waarbij realisatie vanaf 2025 of later in beeld komt. De belangrijkste dossiers voor de regio binnen het gebiedsprogramma zijn:
- MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam;
- MIRT-verkenning CID-Binckhorst Den Haag;
- MIRT-verkenning Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) en knooppunten;
- gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten (Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam, met name fiets- en OV maatregelen) en Westland (Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland);
- programmalijn Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV) met onder meer de dossiers OV Zoetermeer-Rotterdam, de Koningscorridor en OV Leiden-Zoetermeer;
- Verkenning/planstudie innovatie spoorbeveiliging op het samenloopdeel RandstadRail 2030-2035. Voor deze verkenning, die deel uitmaakt van het gebiedsprogramma MoVe en het Nationaal Groeifonds, zijn middelen gereserveerd in het IPVa, als onderdeel van de uitwerkingen Metronet en RandstadRail.

In het IPVa 2023 (zie bijlage 3 in deze begroting) worden bovengenoemde dossiers verder beschreven.

2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk realiseren.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Realisatie intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's).
- Realisatie reconstructie IJsselmondseknoop.
- Financieel bijdragen aan de Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma MoVe, waaronder maatregelen op de Algeracorridor, op Voorne-Putten (Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam) en in Westland (Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland).
- Met de partners van Zuid-Holland Bereikbaar projecten uitvoeren die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave van het wegennet waarborgen en bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

Innovatie in mobiliteit is een belangrijk aandachtspunt van de MRDH. We werken daarvoor samen met gemeenten, provincie en Rijk, vervoerders, onderwijsinstellingen en bedrijfsleven. Innovatie is daarbij geen doel op zich, maar moet bijdragen aan de doelen uit de Strategische Agenda. Innovaties zijn daarbij gericht op duurzaamheid (reductie CO2), mobiliteitstransitie (meer met OV en fiets en ketenmobiliteit) en efficiency (meer of beter tegen lagere kosten).

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Uitvoeren van de uitkomst van de evaluatie van het programma AVLM (na besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in zomer/najaar 2022). Het realiseren van enkele voor eind 2022 aangevraagde automatisch vervoerprojecten (AVLM) op basis van een haalbaarheidsstudie en implementatieplan, zoals de HagaShuttle (Den Haag) en CAVIDOR (Schiedam), en mogelijk ook pilots op Future Mobility Park (Rotterdam), drie pilots met de nieuwe Parkshuttle (Capelle a/d IJssel), een shuttle bij Rotterdam The Hague Airport (Rotterdam) en bij de Mall of the Netherlands (Leidschendam-Voorburg). De MRDH treedt hierbij op als subsidiegever, monitort de voortgang van de projecten en deelt de geleerde lessen met de regio.
- Opstarten van de MRDH-activiteiten op het gebied van deelmobiliteit, conform de in 2022 vast te stellen visie op deelmobiliteit.

2.2.1.4 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

De 23 gemeenten van de metropoolregio Rotterdam Den Haag streven naar een verkeersveilige regio met nul verkeersslachtoffers in 2050 vanuit de aanpak "Maak een punt van nul".

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Uitvoeren van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). De inzet is met name gericht op het veiliger maken van de fietsinfrastructuur en het inrichten van wegen conform het principe Duurzaam Veilig. De MRDH voorziet bij de tweede tranche van de Rijksinvesteringsimpuls (SPV) in cofinanciering.
- Inzetten van verkeersleerkrachten op basisscholen in de metropoolregio.
- Inzetten van verkeerseducatiepakketten Totally Traffic, SchoolopSeef en dodehoek-lessen.

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2 Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten						
Projectkosten Verkeer						
Verkeersmanagement en wegenstructuur	21.348.211	43.767.079	47.898.974	46.598.368	53.344.924	30.500.000
Fiets- en ketenmobiliteit	6.686.434	41.055.573	30.559.250	39.347.200	31.920.000	25.050.000
Verkeersveiligheid	4.382.241	20.539.484	8.990.115	11.171.615	9.853.250	8.946.750
Subtotaal Verkeer	**32.416.885**	**105.362.135**	**87.448.339**	**97.117.183**	**95.118.174**	**64.496.750**
Projectkosten OV						
Netwerk openbaar vervoer	32.762.575	75.172.881	52.135.873	42.244.095	42.847.200	43.267.319
Subtotaal OV	**32.762.575**	**75.172.881**	**52.135.873**	**42.244.095**	**42.847.200**	**43.267.319**
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel	1.878.611	1.339.611	1.392.148	1.392.148	1.392.148	1.392.148
Subtotaal Apparaatslasten	**1.878.611**	**1.339.611**	**1.392.148**	**1.392.148**	**1.392.148**	**1.392.148**
Totaal lasten	**67.058.072**	**181.874.628**	**140.976.359**	**140.753.425**	**139.357.522**	**109.156.217**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	66.137.487	181.874.628	140.976.359	140.753.425	139.357.522	109.156.217
Overige inkomsten	920.585	0	0	0	0	0
Totaal baten	**67.058.072**	**181.874.628**	**140.976.359**	**140.753.425**	**139.357.522**	**109.156.217**
Saldo van baten en lasten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiën

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

Verkeersmanagement en wegenstructuur

In de begrotingsperiode wordt gewerkt aan de realisatie van de No Regret-maatregelen CID-Binckhorst. Hiervoor is € 82 miljoen (rijksbijdrage en MRDH-bijdrage) opgenomen gedurende 2022-2027. De piek van de investeringen ligt in de jaren 2023 en 2026. In de periode 2022-2025 wordt aan de Korte Termijn Aanpak € 24 miljoen besteed, € 13 miljoen aan de uitvoering voor het programma Automatisch Vervoer Last Mile (AVLM) en € 32 miljoen aan de realisatie van het bovengrondse ontwerp van de Beatrixlaan en kruising Erasmusweg-Lozerlaan en oplevering verkenning ondertunneling Beatrixlaan.

Fiets- en ketenmobiliteit

In 2022 wordt gestart met verkenningen, planstudies en uitvoering van het programma Metropolitane Fietsroutes (MFR). Inmiddels zijn reserveringen gemaakt voor de MFR's Westland – Rotterdam, Delft - Rotterdam Alexander en Zoetermeer in de periode 2022-2025 voor in totaal € 58 miljoen. Verders staat de route Den Haag - Pijnacker nog op de planning. Voor de MFR's als onderdeel van de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland is vanaf 2024 € 46 miljoen gereserveerd. In de jaarschijven 2025 en 2026 is voor gelijke delen van € 3,55 miljoen de MRDH bijdrage van € 7,1 miljoen aan de regionale fietsroute N14 Sijtwende verwerkt.

Verkeersveiligheid

De bestedingen voor verkeersveiligheid bestaan uit bestedingen in het kader van lopende projecten en reserveringen voor projecten in het programma kleine projecten.

OV-netwerk

In de jaren 2022-2026 staat de realisatie van infrastructurele aanpassingen voor het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse regio (INTHR) gepland voor € 116 miljoen. Daarnaast wordt in de beginjaren van de begrotingsperiode geïnvesteerd in de afronding van de projecten tramlijn 19 en Systeemsprong sneltram. Verder wordt in de periode in 2022-2025 onder andere gewerkt aan de uitvoering van de projecten OV-knoop en metrostation Nissewaard, R-net Ridderkerk - Rotterdam en aan doorstromingsmaatregelen.

Apparaatslasten

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De stijging ten opzichte van de begroting 2022 heeft te maken met de verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

Overige inkomsten

De post overige inkomsten in 2021 betreft de specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheids-maatregelen.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

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

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

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

Hierna volgt de uitwerking van de zeven doelstellingen uit de huidige Strategische Agenda.

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

2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

Fieldlabs, innovatieprogramma's en onderzoek

De afgelopen jaren heeft de MRDH, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO geïnvesteerd in innovatie door te investeren in fieldlabs, programma's en specifiek onderzoek. Hierdoor zijn er veel innovatieplekken ontstaan door de hele provincie waar bedrijven, kennisinstellingen en andere organisaties samenwerken om technologische innovaties verder te brengen. In deze praktijkomgevingen wordt bijvoorbeeld gewerkt aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D printing. Aan de hand van maatschappelijke en economische opgaven zijn vier innovatieprogramma's

ontwikkeld waarbij ondernemers worden gestimuleerd gebruik te maken van de mogelijkheden die de fieldlabs te bieden hebben. Het eerste programma SMITZH richt zich op de maakindustrie. Het tweede programma Energie & Klimaat richt zich op de verduurzamingsopgave. Het derde programmaZorgtechnologie richt zich op innovaties die de zorg gaan ontlasten en het vierde programma AgriTech richt zich op de toepassing en doorontwikkeling van technologische innovaties van binnen en buiten de tuinbouw sector en een onderzoek naar de economische potentie van de eiwittransitie (overgang naar plantaardige eiwitten) voor Zuid-Holland.
Door bedrijven te stimuleren innovatieve producten en systemen te ontwikkelen dragen de programma's bij aan het versterken van de concurrentiekracht van bedrijven en zorgen deze voor een toename van werkgelegenheid op alle niveaus.

Ondersteuning voor startende en groeiende bedrijven

Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Daarom wordt samen met YES!Delft gewerkt om gemeentelijke uitdagingen te koppelen aan technologische innovaties van startups. Opbrengsten van dit programma zijn (schaalbare) oplossingen die besparingen opleveren voor gemeenten of een verbetering van de leefomgeving van de inwoners.

Deze doelstelling heeft direct raakvlakken met pijler 1 en 2 van de Groeiagenda Zuid-Holland:
- uitbouwen kennis- en innovatie ecosystemen: bijdragen en invulling geven aan (nationale) proposities Artificial Intelligence (AI), quantum, biotech en medtech;
- versterken regionale waardeketens en impuls maakindustrie: smart manufacturing propositie.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- In 2022 zal verkend worden welke rol de MRDH als projectpartner in de innovatieprogramma's kan spelen, mede gezien de verschillende fases waarin de programma's zich bevinden en de vervolgfinanciering door provincie Zuid-Holland en de Europese Unie die nu al loopt of er mogelijk aankomt voor fase III AgriTech. Daarnaast zal de effectiviteit van de innovatieprogramma's worden onderzocht en hun bijdrage (impact) aan het economisch vestigingsklimaat in kaart worden gebracht. In 2023 leidt dit tot doorontwikkeling en opschaling van een aantal regionale innovatieprogramma's met meer focus op "investor readiness level" en bereik mkb.
- Het verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen en het versterken van de kennis bij en het netwerk tussen gemeenten. Medio 2022 wordt na een positief besluit door het algemeen bestuur een vervolg op dit programma gestart, waarbij de focus ligt op opgaven die bij kunnen dragen aan oplossingen voor de strategische regionale uitdagingen, zoals gedefinieerd in de Groeiagenda Zuid-Holland. In 2023 zal worden gewerkt aan de eerste set opgaven waarbij kennisinstellingen en startende innovatieve bedrijven samen oplossingen gaan ontwikkelen voor gemeentelijke vraagstukken.

2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijs-programma's met toekomst en daarmee voor een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt. De plek waar deze kruisbestuiving plaatsvindt is een campus. Samenwerking op deze campussen tussen bedrijven en kennisinstellingen wordt gestimuleerd om de impact van deze campussen te vergroten. Deze aanpak sluit aan bij het doel van het Human Capital Akkoord (HCA) Zuid-Holland: onze regio wordt concurrerend dankzij een arbeidsmarkt die talent van werkenden optimaal benut. Daarnaast komt de

sectorale focus van de MRDH overeen met die van het HCA. Daarom zijn we een van de partners van dit akkoord, samen met opleiders, bedrijven en overheden in de regio.

Deze doelstelling heeft direct raakvlakken met pijler 5 van de Groeiagenda Zuid-Holland:
- intensivering Leven Lang Ontwikkelen (Human Capital): persoonlijke leerrekening voor iedereen, individuele leerrechten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Versterken van het bestaande MBO-HBO campusecosysteem met als doel een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt, een intensieve samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven en een Leven Lang Ontwikkelen (LLO) aan te jagen. Voortbouwen op eerdere investeringen in 12 campussen: in dat kader cofinanciering van minimaal twee campusversterkingsprojecten en twee LLO-projecten. Hierbij wordt voortgebouwd op het werk van de campusambassadeur en op de aanbevelingen uit de onderzoeken naar bereikbaarheid, inclusiviteit en kennisvalorisatie van de campussen in 2021.
- Bekendheid vergroten van het mbo-hbo campusecosysteem, zodat bedrijven campussen regionaal actiever opzoeken en participeren in innovatie, onderwijsvernieuwing en LLO: uitvoeren van het actieplan wat daarvoor in 2022 door de campusambassadeur is opgesteld.
- Versterken van het economisch rendement van campussen door regionale kennisdeling tussen onderwijs, bedrijven en overheid te bevorderen en meer centraal te stellen in de aanpak. Hiervoor worden minimaal vijf campusbijeenkomsten georganiseerd waarbij externe experts worden gevraagd kennis te delen met de onderwijspartijen, aangesloten bedrijfsleven en de publieke partijen op het gebied van onder meer governance, innovatiestrategie, kennisvalorisatie, verdienmodellen, (Europese) subsidies; de bijeenkomsten worden gewaardeerd met een 7,5. Verder zal er in deze bijeenkomsten ook ruimte zijn voor het delen van best practices vanuit eerder ondersteunde projecten om het regionale effect hiervan te borgen.

2.3.1.3 Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

Goede digitale connectiviteit is een belangrijke economische vestigingsvoorwaarde. Onze regio scoort hier tot nu toe goed op in vergelijking met andere Europese regio's: 98% van de adressen in Zuid-Holland beschikt over 'snel internet'. Deze positie willen we behouden en verbeteren. Daarom werken we aan de digitale connectiviteit van onze regio.
Daarnaast sluit de MRDH vanaf 2022 aan bij de doelen van de Digitaliseringsagenda Zuid-Holland om de digitale economie van de regio te versterken. De samenleving en economie digitaliseren in hoog tempo en dat heeft impact op alle sectoren in onze regio. Het brengt verandering met zich mee in type banen, dreiging van cybercrime en het risico dat niet alle burgers en bedrijven even snel mee kunnen gaan. Digitalisering is ook een middel om als samenleving steeds efficiënter, duurzamer en slimmer om te gaan met beperkte energie, ruimte, arbeid en materialen. Naast digitale connectiviteit werken we daarom regionaal samen aan drie andere essentiële randvoorwaarden: mens centraal, digitale innovatie en cybersecurity.

Deze doelstelling heeft direct raakvlakken met pijler 1 in de Groeiagenda Zuid- Holland:
- uitbouwen kennis- en innovatie ecosystemen: bijdragen en invulling geven aan (nationale) proposities Artificial Intelligence (AI), quantum, biotech en medtech.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Uitwisselen van kennis en ervaring op het gebied van digitalisering.
- Gemeenten ondersteunen bij vraagstukken over digitale connectiviteit en het ontwikkelen van strategie/visie op het gebied van digitalisering.
- Stimuleren van digitale innovatie door bij te dragen aan projecten en de kennis die uit deze projecten komt met de regio te delen.
- Bijdragen aan de cyberweerbaarheid van ondernemers en cyberveiligheid van de regio door projecten te steunen en kennis hierover te delen.
- Faciliteren van het mkb in de digitaliseringstransitie. Uit een verkenning in 2022 zal blijken welke activiteiten de MRDH op zich zal nemen (denk aan: kennis delen, projecten meefinancieren, relatie leggen met leven lang ontwikkelen/onderwijs).

2.3.1.4 Doelstelling: Ruimte om te werken

De gemeenten van de metropoolregio Rotterdam Den Haag versterken samen het economisch vestigingsklimaat. Dat doen ze onder meer door te sturen op de voorraad van kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel. Vitale werklocaties en marktevenwicht in vraag en aanbod is hierbij het doel. In de Strategie Werklocaties MRDH die in 2022 wordt geactualiseerd, zal de visie en de aanpak hierop worden aangegeven. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de overcapaciteit van kantoren en detailhandel en de transformatie van bedrijventerreinen naar gemengde woon-werkgebieden.

Naast de omvang van werklocaties is ook de kwalitatieve toekomstbestendigheid belangrijk. Ondernemers willen de beste plek voor hun onderneming. Hoe kunnen we hen dan behouden in of aantrekken naar de metropoolregio? Aan welke ruimte is behoefte? Aan de hand van dit soort vragen brengt de MRDH advies uit aan gemeenten over ontwikkelingen op bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden. Waar mogelijk biedt de MRDH ondersteuning bij ontwikkelplannen van gemeenten. De provincie Zuid-Holland heeft de uiteindelijke bevoegdheid om bestemmingsplannen met ontwikkeling van nieuwe en bestaande werklocaties te aanvaarden.

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Uitvoering van de regionale Strategie Werklocaties MRDH 2022:

- we organiseren balans in vraag en aanbod op basis van de verzamelde kwalitatieve en kwantitatieve informatie en organiseren daarbij afstemming binnen de geconstateerde marktsegmenten gericht op een balans van vraag en aanbod;
- we organiseren regionale afstemming tussen gemeenten en behandelen adviesaanvragen voor nieuwe initiatieven voor kantoren en detailhandel of transformatieplannen op bedrijventerreinen;
- we doen voorstellen voor de aanpak van de strategische opgaven, wat waar nodig kan leiden tot het faciliteren van programma's met samenwerkingspartners, zoals de provincie Zuid-Holland;
- we maken inzichtelijk waar gemeenten zich (de komende vijf jaar) qua bedrijventerreinen,

kantorenparken en stads- en dorpskernen op inzetten, zodat kennis & expertise, financiering en ondersteuning bij de uitvoering gemakkelijker kan worden georganiseerd. De ondersteuning van de MRDH is aanvullend op de (financiële) ondersteuning vanuit de provincie Zuid-Holland, het Rijk en brancheorganisaties en gericht op de uitvoering van de Strategie Werklocaties MRDH 2022;
- we delen kennis ten behoeve van het (gezamenlijk) werken aan strategische opgaven en de realisatie van projecten. Belangrijke onderwerpen zijn onder meer gebiedsontwikkeling en financiering;
- als onderdeel van de Strategie Werklocaties MRDH 2022 gaan we verder met de aanpak Next Economy Bedrijventerreinen, waarbij langs inhoudelijke aandachtsgebieden (mobiliteit/CO2, energie, circulariteit, informatie, personeel, financieringsvraagstukken) externe expertise en projectbijdragen beschikbaar worden gesteld voor kleinere en grotere opgaven. Het aandachtsveld Energie is daarbij de praktische uitwerking van de Regionale Energie Strategie op bedrijventerreinen.

2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor

Onze regio heeft veel te bieden: mooie en grote binnensteden, talloze historische dorps- en stadskernen, afwisselende polderlandschappen en kilometers duin, strand en zee. De corona-pandemie heeft het inzicht dat (goede) recreatieplekken en groen noodzakelijk zijn voor het welzijn van de inwoners in onze regio sterk vergroot. De kunst is hierbij om meer bezoekers daarvan te laten genieten en tegelijkertijd de rust en ruimte te behouden. Bereikbaarheid is belangrijk, net als de bekendheid van de gebieden.

Bezoekers, zowel inwoners (vrijetijdseconomie) als toeristen, dragen bij aan de regionale economie vanwege de impact op de werkgelegenheid, het imago van de gemeenten met hun iconen en bijzondere plekken, voorzieningen als wandel- en fietspaden, winkels, horeca en vitale binnensteden. In de metropoolregio Rotterdam Den Haag trekken de gemeenten samen op en delen kennis op het gebied van vrijetijdseconomie.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Ondersteunen van gemeenten die werken aan de kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie, zowel met projectbijdragen als ook door middel van netwerkvorming en kennisdeling.
- Faciliteren en ondersteunen van het regionale netwerk Vrijetijdseconomie en de Bestuurlijke Tafel Groen Blauwe Leefomgeving.
- Verbinden van het regionale netwerk Vrijetijdseconomie en de Bestuurlijke Tafel Groen Blauwe Leefomgeving.
- Verbinden van vrijetijdseconomie met andere werkterreinen zoals recreatief fietsen, bereikbaarheid plekken, digitalisering en vitale binnensteden.
- Opnemen van groene- en blauwe kwaliteit in de integrale ontwikkelplannen voor verstedelijking.

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

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

Deze doelstelling heeft direct raakvlakken met pijler 4 van de Groeiagenda Zuid-Holland: Mobiliteitstransitie: nationale propositie metropolitaan OV & Verstedelijking.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Ondersteuning bieden aan de Verstedelijkingsalliantie met focus op een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid. We ondersteunen waar zinvol onze partners bij het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.
- Gemeenten die vergelijkbare locaties (verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde Verstedelijkingalliantie. Denk daarbij aan locaties langs de Hoekse Lijn, Barendrecht, station Lansingerland-Zoetermeer, Nissewaard en Capelle aan den IJssel. In deze integrale plannen dient groene- en blauwe kwaliteit opgenomen te worden (zie de doelstelling 'Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor').
- Ondersteuning bieden aan gemeenten met overige verstedelijkingsopgaven vanuit de verantwoordelijkheden van de MRDH op het gebied van Mobiliteit en Economisch Vestigingsklimaat.

2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

Met de juiste kennis en ervaring is een versnelling van de energietransitie mogelijk. Kennisdeling is dan ook een belangrijke succesfactor. Dit geldt bijvoorbeeld voor het delen van kennis over verduurzaming van kantoren- en bedrijventerreinen. Of over energiezuinige mobiliteitsoplossingen voor een wagenpark. Het energienetwerk van de 23 gemeenten is het ideale platform om kennis te delen en inspiratie op te doen, maar ook om afstemming te organiseren over de Regionale Energie Strategie.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

- Faciliteren van het bestuurlijk en ambtelijk Netwerk Energie in de vorm van vergaderfaciliteiten en secretariaatsfunctie: met het Netwerk Energie is er een platform om met elkaar, de provincie Zuid-Holland en de waterschappen in gesprek te gaan over lokale en regionale energieprojecten in het kader van de Regionale Energie Strategie.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3 Economisch Vestigingsklimaat

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten						
Subtotaal programmakosten	2.036.322	3.135.372	3.886.630	3.886.630	4.178.297	4.386.630
Subsidie InnovationQuarter	872.500	872.500	0	0	0	0
Subsidie YES!Delft	285.000	410.417	500.000	500.000	208.333	0
Subtotaal directe kosten personeel	850.222	967.426	1.005.380	1.005.380	1.005.380	1.005.380
Totaal lasten	**4.044.044**	**5.385.715**	**5.392.010**	**5.392.010**	**5.392.010**	**5.392.010**
Baten						
Inwonerbijdrage	5.180.819	5.229.465	5.354.510	5.354.510	5.354.510	5.354.510
Bijdragen gemeenten	38.083	37.500	37.500	37.500	37.500	37.500
Totaal baten	**5.218.901**	**5.266.965**	**5.392.010**	**5.392.010**	**5.392.010**	**5.392.010**
Saldo van baten en lasten	**1.174.857**	**-118.750**	**0**	**0**	**0**	**0**
Onttrekking aan Egalisatie-reserve EV	285.000	118.750	0	0	0	0
Toevoeging aan Egalisatie-reserve EV[1)]	-1.459.857					
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

[1)] *Inclusief voorstel resultaatbestemming*

Toelichting financiën

De begroting 2023 bestaat voor € 3.886.630 uit programmakosten, voor € 500.000 uit een begrotingspost subsidie aan YES!Delft en voor € 1.005.380 uit directe kosten personeel. Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert binnen deze kaders de begroting uit en verantwoordt zich hierover.

Programmakosten

De programmakosten van € 3.886.630 bestaan uit de volgende onderdelen:

- cofinanciering beschikbaar stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH, en binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting, heeft de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat deze bevoegdheid. Tevens worden uit dit budget de samenwerkingsafspraken met InnovationQuarter bekostigd;
- projectontwikkeling voor het realiseren van de programmadoelstellingen.
- programma-overstijgende opgaven, waaronder ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid.

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

Subsidie YES!Delft

Het algemeen bestuur heeft op 10 juli 2020 een meerjarige begrotingspost subsidie aan YES!Delft verleend voor de periode juni 2020 tot juni 2022 van € 570.000. Het programma is een innovatieplatform voor alle 23 gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Gemeenten kunnen met alle uitdagingen waarbij innovatie en technologie een rol spelen, gebruik maken van de onderdelen in dit programma. Deze subsidie loopt nog vijf maanden in 2022, daarom wordt 5/24 deel ter begroting gebracht.

Medio 2022 wordt na een positief besluit door het algemeen bestuur een vervolg op dit programma gestart, waarbij de focus ligt op opgaven die bij kunnen dragen aan oplossingen voor de strategische regionale uitdagingen, zoals gedefinieerd in de Groeiagenda Zuid-Holland. De subsidie voor dit programma dat van juni 2022 tot juni 2025 loopt bedraagt in totaal € 1.500.000. De jaarschijf 2023 bedraagt € 500.000 en wordt gedekt uit het reguliere programmabudget.

Directe kosten personeel

Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat, met uitzondering van de overhead functies. De stijging ten opzichte van de begroting 2022 heeft te maken met de verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2022 met € 0,05 (Kadernota MRDH begroting 2023) naar € 2,82 per inwoner. Voor 2023 is dat een totaalbedrag van € 6.819.230. Van deze inwonerbijdrage van € 2,82 zal maximaal € 1,15 worden ingezet voor de dekking van apparaatslasten Economisch Vestigingsklimaat (kadernota MRDH begroting 2023). In de begroting 2023 wordt op begrotingsbasis € 1,02 van de inwonerbijdrage ingezet voor apparaatslasten. De resterende € 1,80 wordt ingezet voor de bekostiging van de programmaopgaven en de gemeentelijke projecten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Van de totale inwonerbijdrage van € 6.819.230, wordt € 1.464.720 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende inwonerbijdrage van € 5.354.510 verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende bijdragen.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

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

Onttrekking aan Egalisatiereserve EV

De begrotingspost subsidie aan YES!Delft voor het programma 2020-2022 komt voor de jaarschijven 2021-2022 ten laste van de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat. Zie verder de eerdere toelichting onder het kopje Subsidie YES!Delft.

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

3.1 Algemene dekkingsmiddelen

De MRDH-begroting kent de volgende algemene dekkingsmiddelen:

1. Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)
2. Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat
3. Financiering

Brede Doeluitkering

Voor de bekostiging van haar regionaal verkeer- en vervoerbeleid (wettelijke taak) ontvangt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag jaarlijks via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een conform de Uitvoeringsregeling BDU verkeer en vervoer vastgesteld deel van de zogenaamde Brede Doeluitkering verkeer en vervoer.

In onderstaande tabel zijn de geraamde te ontvangen jaarbedragen binnen de kaders van deze begroting opgenomen op prijspeil 2021:

BDU-inkomsten

bedragen in euro's

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	536.986.603	552.806.415	538.478.413	534.961.185	549.311.305	549.311.305

Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

Het programma Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan toe te rekenen overhead wordt bekostigd uit een door de deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner op basis van het door het CBS vastgestelde inwonertal per gemeente op 1 januari van het voorgaande begrotingsjaar. Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2023 € 2,82. Daarvan mag maximaal € 1,15 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten (Kadernota MRDH begroting 2023). De totale bijdrage voor 2023 is geraamd op € 6.819.230. In hoofdstuk 7 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

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

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

3.2 Overhead

De overhead dient, conform het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV), apart te worden weergegeven van de programma's. Het doel van de aparte weergave is om de overhead inzichtelijker te maken en organisaties onderling beter te kunnen vergelijken op hun uitgaven hieraan. In de programma's wordt alleen dat deel van de apparaatslasten opgenomen dat betrekking heeft op het primaire proces. De definitie van overhead volgens het BBV luidt "alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces". Het betreft hier zowel de personele- als de materiële kosten.

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

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

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

Zie voor een toelichting op de organisatie van de MRDH hoofdstuk 4.5 paragraaf bedrijfsvoering. Daarnaast worden de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten ook tot de overhead gerekend.

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

De salariskosten van alle medewerkers - dus inclusief management en secretariaat - van de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer worden bijvoorbeeld ten laste gebracht van de rijksmiddelen BDU. De salariskosten - dus inclusief management en secretariaat - van alle medewerkers van de afdeling Economisch Vestigingsklimaat komen ten laste van de inwonerbijdrage EV.

Net als in de Begroting 2022 wordt het relatieve formatiebudget van het primaire proces gebruikt om de salariskosten van de stafbureaus (inclusief secretaris-algemeen directeur) en de overige bedrijfsvoeringskosten door te belasten aan de rijksmiddelen BDU en de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% Economisch Vestigingsklimaat versus 80% Verkeer en Openbaar Vervoer. 20% van deze kosten komt daarmee ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% van deze kosten komt ten laste van de rijksmiddelen BDU.

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

Overhead

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten						
Personele overhead Va	2.947.855	2.837.181	2.948.459	2.948.459	2.948.459	2.948.459
Materiële overhead Va	2.005.507	2.439.200	2.495.200	2.495.200	2.495.200	2.495.200
	4.953.362	**5.276.381**	**5.443.659**	**5.443.659**	**5.443.659**	**5.443.659**
Personele overhead EV	818.879	809.183	840.920	840.920	840.920	840.920
Materiële overhead EV	501.377	609.800	623.800	623.800	623.800	623.800
	1.320.256	**1.418.983**	**1.464.720**	**1.464.720**	**1.464.720**	**1.464.720**
Totaal lasten overhead	**6.273.618**	**6.695.364**	**6.908.379**	**6.908.379**	**6.908.379**	**6.908.379**

Dekkingsbronnen overhead

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Onttrekking fonds BDU	4.953.362	5.276.381	5.443.659	5.443.659	5.443.659	5.443.659
Inwonerbijdrage EV	1.320.256	1.418.983	1.464.720	1.464.720	1.464.720	1.464.720
Totaal dekkingsbronnen overhead	**6.273.618**	**6.695.364**	**6.908.379**	**6.908.379**	**6.908.379**	**6.908.379**
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De stijging van de overheadkosten in de begroting 2023 ten opzichte van de begroting 2022 bestaat uit de (geschatte) cao stijging van de salarissen en indexatie van de materiële apparaatslasten (huur etc.). De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 4.5).

3.3 Vennootschapsbelasting

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

Voor wat betreft de activiteit 'treasuryfunctie'[2)] (het aantrekken en vervolgens uitzetten van leningen bij de vervoerders) heeft de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat deze activiteit voldoet aan de ondernemerscriteria en daarom in de Vpb-heffing wordt betrokken. Vanwege de wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag (Wet fido/Ruddo) laat deze activiteit een 'plus' zien, die op dit moment door de MRDH wordt toegevoegd aan de risicoreserve financieringen. Deze 'plus' wil de Rijksbelastingdienst belasten met Vpb.

In dit verband gaat de Rijksbelastingdienst voorbij aan het feit dat de MRDH deze leningen verstrekt vanuit haar rol als Vervoersautoriteit en 'lender of last resort'. De vervoerders kunnen wel lenen bij banken, maar dan tegen (zeer) hoge rentepercentages. Om het openbaar vervoer betaalbaar te houden is ervoor gekozen om te lenen bij de MRDH. Daarnaast subsidieert de MRDH de in rekening gebrachte opslag weer via de concessie aan de vervoerders. De Rijksbelastingdienst kijkt echter niet naar de MRDH als geheel, maar ziet de treasuryfunctie als aparte activiteit.

Gemiddeld bedraagt de risico-opslag ongeveer € 7 miljoen per jaar. De MRDH dient er rekening mee te houden dat van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet worden betaald. Dat wil zeggen ongeveer € 1,75 miljoen per jaar aan belastingafdracht. De MRDH heeft dan ook bezwaar aangetekend tegen de aanslagen vennootschapsbelasting.

Tot het moment van een definitieve uitspraak (eventueel na een procedure bij de belastingrechter) leidt een eventuele belastingaanslag nog niet tot lasten voor de MRDH. Inmiddels zijn de aanslagen voor de jaren 2016 tot en met 2020 ontvangen en, ter voorkoming van het oplopen van de belastingrente, betaald. Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Rijksbelastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten waarbij we voor de vennootschapsbelasting de jaren 2016 en 2017 kunnen gaan afronden. Er wordt hierbij gekozen voor een cost-plus methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Over deze waarde wordt dan 5% berekend om op een belastbaar resultaat uit te komen. De intentie is om de afspraken voor de jaren 2018 en verder te continueren. De Rijksbelastingdienst vraagt de MRDH hiervoor aanvullende onderbouwing aan te leveren. Voor die onderbouwing wordt momenteel Deloitte ingehuurd. Op basis van het continueren van de afspraken zal het te betalen bedrag over de aanslagen 2016 t/m 2020 liggen op ongeveer € 10.000.

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

Hoofdstuk 4 Paragrafen

4.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

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

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (RUDDO), Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden (UFDO) en het Besluit leningvoorwaarden decentrale overheden (BLDO)). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 2021. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen en richtlijnen.

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 eerder van vooral het Rijk zijn ontvangen. Omdat de middelen tot nu toe eerder worden ontvangen dan dat ze worden doorbetaald, is er qua exploitatie normaal gesproken sprake van een goede liquiditeitspositie.

Desondanks is er wel sprake van een financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:
1. de financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en de RET;
2. het verstrekken van bussenleningen op grond van de Verordening bussenleningen.

Financiering railinvesteringen

De MRDH financiert de activa en nieuwe investeringen voor railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en de RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Voorheen financierden de gemeenten Den Haag en Rotterdam deze vervoerders. De rechtstreekse financiering door de MRDH zorgt ervoor dat, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar blijven voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio. Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet. De uitstaande leningen financiert de MRDH door voor eenzelfde bedrag en looptijd leningen aan te gaan. Dit doet de MRDH om een renterisico uit te sluiten.

Bussenleningen

De MRDH financiert bussen op basis van de Verordening bussenleningen. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven voor de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

Net als bij de financiering van de railinvesteringen wordt voor elke verstrekte lening een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van de risicoreserve de jaarlijks in rekening te brengen marktconformiteitsopslag van minimaal 60 basispunten (afhankelijk van solvabiliteit vervoerder) over de uitstaande leningen ingezet. Ook voor de bussenleningen geldt dat de MRDH deze leningen financiert door voor eenzelfde bedrag en looptijd leningen aan te gaan.

Voor meer informatie over de wijze waarop de risicoreserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde verloop daarvan wordt verwezen naar de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 4.3). Samengevat wordt de financieringsbehoefte van de MRDH bepaald door de financiering van de railinvesteringen en de bussen bij de verschillende concessiehoudende vervoerders.
In onderstaand overzicht is de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar opgenomen:

Financieringsbehoefte

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
OV-bedrijven	1.054.925.102	1.049.722.194	1.130.387.131	1.219.824.207	1.253.430.788	1.303.004.930
Overbesteding	0	0	0	0	0	0
Totalen per jaar	**1.054.925.102**	**1.049.722.194**	**1.130.387.131**	**1.219.824.207**	**1.253.430.788**	**1.303.004.930**

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

Financieringsfunctie

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten						
Rente OV-bedrijven	11.586.965	10.376.558	10.589.085	10.819.575	11.056.819	11.313.531
Totaal	**11.586.965**	**10.376.558**	**10.589.085**	**10.819.575**	**11.056.819**	**11.313.531**
Baten						
Rente OV-bedrijven	11.578.939	10.376.558	10.589.085	10.819.575	11.056.819	11.313.531
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.557.595	7.256.143	7.801.395	8.208.065	8.526.284	8.779.356
Totaal	**19.136.534**	**17.632.701**	**18.390.480**	**19.027.640**	**19.583.103**	**20.092.888**
Resultaat voor reserve-mutaties	-7.549.569	-7.256.143	-7.801.395	-8.208.065	-8.526.284	-8.779.356
Dotatie risicoreserve financieringen	1.126.723	1.000.000	0	0	2.200.505	4.719.886
Netto resultaat	**-6.422.846**	**-6.256.143**	**-7.801.395**	**-8.208.065**	**-6.325.779**	**-4.059.470**

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

Schatkistbankieren

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

Renterisicobeheer

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

De renterisiconorm bedraagt voor 2023 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 115,2 miljoen. De MRDH voldoet naar verwachting meerjarig aan deze norm:

Renterisiconorm en renterisico's 2023-2026

bedragen x € 1.000

	2023	2024	2025	2026
1a. Renteherziening op vaste schuld o/g	-	-	-	-
1b. Renteherziening op vaste schuld u/g	-	-	-	-
2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b)	-	-	-	-
3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld	106.840	183.483	193.615	135.215
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	106.840	183.483	193.615	135.215
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-	-	-	-
5. Betaalde aflossingen	102.816	104.176	101.606	91.239
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-	-	-	-
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-		-	-
Renterisiconorm				
8. Begrotingstotaal	576.016	572.644	585.017	558.229
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	**115.203**	**114.529**	**117.003**	**111.646**
Toets renterisiconorm				
10. Renterisiconorm	115.203	114.529	117.003	111.646
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	**115.203**	**114.529**	**117.003**	**111.646**

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2023 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 47 miljoen. Naar verwachting wordt in 2023 aan deze norm voldaan:

Kasgeldlimiet 2023

bedragen x € 1.000

		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
Opgenomen gelden < 1 jaar		-	-	-	-
Schuld rekening courant		-	-	-	-
Gestorte gelden door derden < 1 jaar		-	-	-	-
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld		-	-	-	-
Totaal netto vlottende schuld		**-**	**-**	**-**	**-**
Vlottende middelen					
Contante gelden in kas		-	-	-	-
Tegoeden in rekening courant		107.960	122.538	177.594	171.496
Overige uitstaande gelden < 1 jaar					
Totaal vlottende middelen		**107.960**	**122.538**	**177.594**	**171.496**
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld		107.960	122.538	177.594	171.496
Toegestande kasgeldlimiet		47.233	47.233	47.233	47.233
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		155.193	169.771	224.827	218.729
Begrotingstotaal	**576.016**				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,20%				
Kasgeldlimiet	**47.233**				

4.2 Verbonden partijen

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

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

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

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

In het geval van de MRDH zijn er tot en met de begroting 2022 drie verbonden partijen: HTM personenvervoer N.V., de RET N.V. en De Verkeersonderneming. Het jaar 2021 was het laatste jaar dat De Verkeersonderneming in zijn huidige vorm bestond. Vanaf 2022 neemt de MRDH deel aan

de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar, waarvoor een stichting is opgericht waarin alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd. Binnen de nieuwe organisatie wordt gewerkt aan het programma Zuid-Holland Bereikbaar. Het programma is een gezamenlijke en langjarige bereikbaarheidsaanpak van provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met daarbij Havenbedrijf Rotterdam en de gemeenten Rotterdam en Den Haag. Binnen het programma wordt voortgebouwd op de huidige samenwerking tussen de partners, vanuit de bestaande uitvoeringsorganisaties Bereik!, De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland.

Hieronder in tabelvorm de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens van de naamloze vennootschappen HTM en de RET.

Naam	HTM Personenvervoer N.V.
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in HTM Personenvervoer N.V. van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2020: € 85.619.457
Vreemd vermogen	Per 31-12-2020: € 433.178.493
Financieel resultaat	Over 2020: € -/- 6.248.471
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	RET N.V.
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Door middel van zeggenschap in de RET N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Rotterdam verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van de RET N.V. zijn in handen van de gemeente Rotterdam.
Rechtsvorm	Naamloze Vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2020: € 148.282.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2020: € 267.517.000
Financieel resultaat	Over 2020: € -/- 11.362.000
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma en activiteit	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

4.3 Weerstandsvermogen en risico's

Het begrip 'weerstandsvermogen'

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

Beleidsnota

Het algemeen bestuur heeft op 12 juli 2019 de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen vastgesteld. Relevante onderdelen uit deze beleidsnota zijn verwerkt in deze paragraaf weerstandsvermogen. Voor de structurele inventarisatie en beheersing van (mogelijke) risico's bij infrastructurele projecten waarbij de MRDH als opdrachtgever of risicodragend subsidieverlener fungeert, is een eerste stap gezet met de aanschaf en inrichting van RISKID. Het project Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio wordt gebruikt als pilot voor deze werkwijze.

Risico's algemeen

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

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

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

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat

De risico's die samenhangen met de taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt. In een uitgevoerde financiële risicoanalyse (2015) is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen (apparaatslasten EV begroting 2016) nodig is. Dit kwam neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. Voor ditzelfde bedrag is daarom in 2015 de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat gevormd. Dit risico is met de vaststelling van zogenaamde uittreedregels komen te vervallen. Op 12 juli 2019 stelde het algemeen bestuur de 'Algemene regels voor uittreding uit de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014' vast. Daarin staat opgenomen dat bij uittreding een uittreedsom wordt bepaald: het bedrag dat de uittredende deelnemer dient te betalen aan de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (GR MRDH) en dat bestaat uit de schade die de GR MRDH lijdt als gevolg van de uittreding. Het aanhouden van een aparte reserve is daardoor niet meer nodig. Bij de jaarrekening 2021 wordt daarom voorgesteld deze reserve op te heffen.

Risico's programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

De taken voor verkeer en vervoer worden in hoge mate (>99%) gefinancierd met rijksmiddelen. Omdat deze middelen, voor zover ze nog niet besteed zijn worden beschouwd als vreemd vermogen, kan er geen risicoreserve worden opgebouwd van deze middelen.

Afname reizigers openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is door de COVID-19-pandemie hard geraakt. Er is sprake van een forse daling van de reizigersinkomsten. Dit is financieel problematisch voor de vervoersbedrijven, omdat zij binnen de metropoolregio opbrengstverantwoordelijk zijn. Vanaf het jaar 2020 zijn daarover afspraken gemaakt tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders. Deze afspraken hebben geleid tot een Beschikbaarheidsvergoeding. Daarmee wordt tot en met december 2022 een groot deel van de kosten van de vervoerders vergoed. Onderdeel van die afspraken is dat de MRDH de volledige begrote exploitatievergoedingen blijft uitkeren aan de vervoersbedrijven. Daarnaast is het in 2021 opgestelde Transitieprogramma OV en corona onderdeel van de afspraken. Het transitieprogramma wordt tot en met 2022 periodiek herijkt, om zo elke keer bij te kunnen sturen als de situatie daar om vraagt.

Het kabinet wil vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet bieden voor het OV. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt, dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. In het proces van herijken van het transitieprogramma zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

De vervoerkundige maatregelen die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen.

Deze begroting gaat uit van een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer ten opzichte van de begroting 2022, rekening houdend met indexatie.

Financiering OV-bedrijven

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

Ook financiert de MRDH op grond van de verordening Bussenleningen investeringen in bussen. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor concessiehoudende vervoerbedrijven voor de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2022 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen gemiddeld € 31 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 28 miljoen.

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.158.925.102	1.149.722.194	1.226.387.131	1.311.824.207	1.341.430.788	1.387.004.930
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.420.422.451	1.347.007.597	1.384.861.186	1.512.424.478	1.482.960.734	1.462.307.764
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	923.274.593	875.554.938	900.159.771	983.075.911	963.924.477	950.500.047
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	235.650.509	274.167.255	326.227.360	328.748.296	377.506.311	436.504.883
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	18.852.041	21.933.380	26.098.189	26.299.864	30.200.505	34.920.391
Netto/gewogen risico (ondergrens € 28 miljoen)	27.000.000	28.000.000	28.000.000	28.000.000	30.200.505	34.920.391
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	25.873.277	27.000.000	28.000.000	28.000.000	28.000.000	30.200.505
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.334.239	7.256.143	7.801.395	8.208.065	8.526.284	8.779.356
Toevoeging opslag aan risicoreserve	**1.126.723**	**1.000.000**	**0**	**0**	**2.200.505**	**4.719.886**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	**6.207.516**	**6.256.143**	**7.801.395**	**8.208.065**	**6.325.779**	**4.059.470**

Hieruit blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten in 2022 zal worden bereikt. Er is dan geen dekkingstekort meer op de te bereiken reserve. De meerjarenbegroting geeft aan dat er na 2024 wel weer toevoegingen aan de reserve nodig zullen zijn om de benodigde weerstandscapaciteit te bereiken.

bedragen in euro's

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2023

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

Beschikbare weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven	28.000.000
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven	28.000.000
Weerstandsvermogen ratio	(voldoende) 1

Vennootschapsbelasting

Zoals in hoofdstuk 3.3 is weergegeven heeft de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat de hiervoor genoemde wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag die de MRDH in rekening brengt aan de vervoerders in de Vpb-heffing wordt betrokken. Gemiddeld bedraagt de risico-opslag ongeveer € 7 miljoen per jaar. De MRDH dient er rekening mee te houden dat van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet worden betaald. Dat wil zeggen ongeveer € 1,75 miljoen per jaar aan belastingafdracht. De MRDH heeft het standpunt ingenomen dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH en zal via de geëigende weg bezwaar aantekenen tegen de aanslagen vennootschapsbelasting.

Tot het moment van een definitieve uitspraak (eventueel na een procedure bij de belastingrechter) leidt een eventuele belastingaanslag nog niet tot lasten voor de MRDH. Zie voor een actuele status op dit dossier hoofdstuk 3.3. Als de MRDH uiteindelijk niet in het gelijk wordt gesteld, betekent dit dat het opbouwen van de benodigde risicoreserve financieringen ongeveer een jaar langer duurt en dat na deze periode structureel € 1,75 miljoen minder beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in onze regio. Zoals ook verwoord in de beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen zal dan worden gekeken of binnen de wettelijke begrotingskaders de resterende BDU-middelen aangesproken kunnen worden. Indien dat onvoldoende mogelijk is, kan het bestuur besluiten om andere bestedingen ten laste van de BDU-middelen te verlagen en/of te vertragen. De in enig jaar nog niet bestede rijksbijdrage BDU betreft vreemd vermogen en van deze middelen kan geen reservevorming plaatsvinden. Er kan daarom geen weerstandsvermogen van deze middelen worden opgebouwd, omdat er geen sprake is van eigen vermogen.

Kengetallen

in %

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Netto schuldquote	165,6	155,2	190,6	207,3	207,5	224,3
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-5,1	-4,9	-5,6	-5,7	-6,0	-7,1
Solvabiliteitsratio	2,2	2,5	2,4	2,3	2,4	2,6
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,5	0,3	0,0	0,0	0,7	1,7
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Opmerkingen

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor de MRDH niet van toepassing.
De netto schuldquote moet inzicht geven in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Het geeft zodoende een indicatie in welke mate de rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de quote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Dit maakt inzichtelijk wat het aandeel is van de verstrekte leningen in de exploitatie. Daarnaast welke invloed de verstrekte leningen hebben op de schuldenlast.

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

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

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

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringen

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

Afschrijvingen

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

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

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

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

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

Bedrijfsgebouw Westersingel

Eind oktober 2017 is de nieuwe huisvesting van de ambtelijke organisatie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar. Ten behoeve van de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag geïnvesteerd van € 1,2 miljoen. In 2019 is er geïnvesteerd in het parkeerterrein op de Westersingel. Deze investeringen wordt in 10 jaar afgeschreven. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en heeft daartoe contracten afgesloten met gespecialiseerde marktpartijen.

bedragen in euro's

Kapitaallast	2022	2023	2024	2025	2026
Bedrijfsgebouw	127.101	127.101	127.101	127.101	127.101

Overige materiële vaste activa

Kantoorinventaris en ICT hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Als gevolg van de verhuizing naar het nieuwe pand in 2017 (zie hiervoor) moest in 2017 een nieuw datanetwerk worden aangelegd en nieuw meubilair worden aangeschafttot een totaal bedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT gedaan. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem (projectadministratie en verdere digitalisering werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen.

De komende jaren vinden geen nieuwe investeringen plaats in ICT. In 2019 heeft vervanging van de hardware plaatsgevonden op basis van huur contracten waardoor geen afschrijvingslast ontstaat. Noodzakelijke eenmalige software updates in 2019 (o.a. document management systeem en vergadersysteem) zijn ten laste gebracht van de hiervoor ingestelde Reserve Interne kwaliteitsverhoging.

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT hardware in 3 jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in 7 jaar.

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

In 2019 is er geïnvesteerd in meubilair en het terras. Voor 2022 worden er investeringen verwacht in het kader van telefonie en vervanging van meubilair.

bedragen in euro's

Investering	Investeringsbedrag	2022	2023	2024	2025	2026
Meubilair	244.000	244.000	-	-	-	-
ICT	45.000	45.000	-	-	-	-

bedragen in euro's

Kapitaallast	2022	2023	2024	2025	2026
Meubilair	12.200	24.400	24.400	24.400	24.400
ICT	7.500	15.000	15.000	7.500	-

bedragen in euro's

Kapitaallast	2022	2023	2024	2025	2026
Overige materiële vaste activa	50.159	50.159	50.159	50.159	50.159

Haltevoorzieningen

Conform de overeenkomst heeft de MRDH vanaf medio 2014 het economisch eigendom van alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn. abri's) in de gemeenten Den Haag, Delft, Westland en Midden-Delfland. Alle investeringen hieraan en het beheer en onderhoud hiervan zijn voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in 5 jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM. De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2021 bedraagt € 0.

Gronden

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

Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving
Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/ Van Vredenburchweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 2984	Limpergstraat/Limpergstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 3009	Generaal Eisenhowerplein	Gemeente Rijswijk/Railinfa	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Veur B 9432	Burgemeester Banninglaan	St. Medisch Centrum Haaglanden	MRDH (erfpacht)	openbaar vervoer

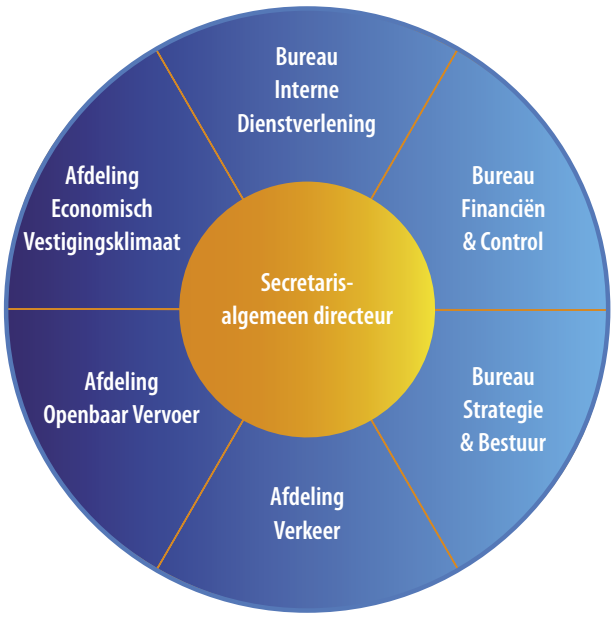
Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

4.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

De ambtelijke organisatie van de MRDH staat onder leiding van de secretaris-algemeen directeur. Alle lijntaken zijn ondergebracht in de afdelingen Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Alle stafzaken zijn centraal georganiseerd binnen de bureaus Financiën & Control (BFC), Interne Dienstverlening (BID) en Strategie & Bestuur (BSB).

De MRDH-organisatie ziet er als volgt uit:



Secretaris-algemeen directeur

De secretaris-algemeen directeur is eindverantwoordelijk voor de organisatie, geeft leiding aan vijf managers en vervult daarbij zelf het management van bureau Interne Dienstverlening. De verdeling van de salarislasten van de secretaris-algemeen directeur is gelijk aan de verdeling van de salarislasten van alle staffuncties. Dit betekent dat de salarislasten voor 20% ten laste komt van de inwonerbijdrage EV en 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer

In de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De verantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. De twee afdelingen tellen 49 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU verkeer en vervoer. Het aantal fte in de begroting 2023 is gelijk gebleven ten opzichte van de begroting 2022.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)

De dagelijkse leiding en de verantwoordelijkheid voor de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat ligt bij de manager EV. Dit organisatieonderdeel telt 10 fte en is ongewijzigd ten opzichte van de begroting 2022. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bureaus Financiën & Control (BFC), Strategie & Bestuur (BSB) en Interne Dienstverlening (BID)

De uitvoering van stafzaken is op centraal niveau georganiseerd in drie bureaus: BFC, BSB en BID. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties HRM, informatiebeheer en facilitaire zaken/huisvesting. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is tezamen 29,6 fte. Het aantal fte stafzaken in de begroting 2023 is gelijk gebleven ten opzichte van de begroting 2022. De salarissen van de medewerkers komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 2,82 (prijspeil 2023) wordt conform de afspraken (Kadernota MRDH begroting 202) maximaal € 1,15 (prijspeil 2023) ingezet voor apparaatslasten.

Voor de salarislasten volgt de MRDH de bedrijfseigen cao, die weer de rechtspositie van de gemeente Rotterdam en de cao gemeenten volgt. In november 2021 hebben werkgevers en vakbonden een principeakkoord bereikt over de nieuwe cao's voor de gemeentelijke sector. Het akkoord geldt voor 24 maanden. De salarissen stijgen per 1 december 2021 met 1,5% en per 1 april 2022 met 2,4%. Voor het jaar 2023 wordt rekening gehouden met een loonstijging van 1,9%. Dit percentage sluit aan met de macro economische verkenning 2022 (MEV 2022) van september 2021 van het Centraal Planbureau.

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

bedragen in euro's

Onderdeel	Fte's 2022	Fte's 2023	Begroting 2023[1)]
Secretaris-algemeen directeur	1,0	1,0	205.552
Bureau Financiën & Control	9,1	9,1	989.730
Bureau Strategie & Bestuur	15,0	15,0	1.532.257
Bureau Interne Dienstverlening	5,5	5,5	407.140
Afdeling Verkeer	25,0	25,0	2.559.219
Afdeling Openbaar Vervoer	24,0	24,0	2.429.656
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	10,0	1.219.364
Totalen	**89,6**	**89,6**	**9.342.919**

[1)] *De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten.*

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

Kostenverdeling apparaatslasten

bedragen in euro's

Onderdeel	Fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV		Verdeelsleutels
			Programma exploitatie verkeer en OV	Programma infrastructuur verkeer en OV	Overhead BDU	Programma economisch vestig. klimaat	Overhead inwoner-bijdrage EV	
Personele apparaatslasten								
Secretaris-algemeen directeur	1,0	205.552			164.442		41.110	80/20
BFC, BSB en BID	29,6	2.929.128			2.343.302		585.826	80/20
Vervoersautoriteit	49,0	4.988.874	3.156.011	1.392.148	440.715			100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.219.364				1.005.380	213.984	100
Totaal personele apparaatslasten	89,6	9.342.919						
Materiëleapparaatslasten		3.119.000			2.495.200		623.800	80/20
Totalen		**12.461.919**	**3.156.011**	**1.392.148**	**5.443.659**	**1.005.380**	**1.464.720**	

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

Hoofdstuk 5 Financiële begroting

5.1 Overzicht baten en lasten

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

Programmabegroting 2023

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	538.127.670	460.885.481	422.738.887	419.590.361	433.358.804	436.772.056
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	67.058.072	181.874.628	140.976.359	140.753.425	139.357.522	109.156.217
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.044.044	5.385.715	5.392.010	5.392.010	5.392.010	5.392.010
Overhead	6.273.618	6.695.364	6.908.379	6.908.379	6.908.379	6.908.379
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**615.503.404**	**654.841.188**	**576.015.635**	**572.644.174**	**585.016.714**	**558.228.662**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	539.254.393	461.885.481	422.738.887	419.590.361	435.559.309	441.491.942
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	67.058.072	181.874.628	140.976.359	140.753.425	139.357.522	109.156.217
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.218.901	5.266.965	5.392.010	5.392.010	5.392.010	5.392.010
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.273.618	6.695.364	6.908.379	6.908.379	6.908.379	6.908.379
Totaal	**617.804.984**	**655.722.438**	**576.015.635**	**572.644.174**	**587.217.219**	**562.948.548**
Saldo van baten en lasten	2.301.580	881.250	0	0	2.200.505	4.719.886
Onttrekking aan reserves	285.000	118.750	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves[1)]	-2.586.580	-1.000.000	0	0	-2.200.505	-4.719.886
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

[1)] *Inclusief voorstel resultaatbestemming.*

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar wordt verwezen naar hoofdstuk 2, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasury-functie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering). Lasten en dekking van de Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 3.2. De gespecificeerde onttrekking en toevoeging aan reserves is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2021-2026.

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2023 per taakveld

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	38.376.639	115.078.517	94.140.487	103.809.331	101.810.322	71.188.898
2.5 Openbaar vervoer	566.809.102	527.681.592	469.574.759	456.534.455	470.906.004	474.739.375
3.1 Economische ontwikkeling	4.044.044	5.385.715	5.392.010	5.392.010	5.392.010	5.392.010
0.4 Overhead	6.273.618	6.695.364	6.908.379	6.908.379	6.908.379	6.908.379
0.8 Overige baten en lasten	0	0	0	0	0	0
Totaal	**615.503.402**	**654.841.188**	**576.015.635**	**572.644.174**	**585.016.714**	**558.228.662**
Baten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	38.376.639	115.078.517	94.140.487	103.809.331	101.810.322	71.188.898
2.5 Openbaar vervoer	567.935.825	528.681.592	469.574.759	456.534.455	473.106.509	479.459.261
3.1 Economische ontwikkeling	5.218.901	5.266.965	5.392.010	5.392.010	5.392.010	5.392.010
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.273.618	6.695.364	6.908.379	6.908.379	6.908.379	6.908.379
Totaal	**617.804.982**	**655.722.437**	**576.015.635**	**572.644.174**	**587.217.219**	**562.948.548**
Saldo van baten en lasten	2.301.580	881.250	0	0	2.200.505	4.719.886
Onttrekking aan reserves	285.000	118.750	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves[1)]	-2.586.580	-1.000.000	0	0	-2.200.505	-4.719.886
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

[1)] *Inclusief voorstel resultaatbestemming.*

5.2 Overzicht incidentele baten en lasten

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

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

Verdere kaders zijn opgenomen in de Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 30 augustus 2018 van de commissie BBV en de Handreiking 2021 - verduidelijking structurele en incidentele baten en lasten van de toezichthoudende provincies, waaronder de provincie Zuid-Holland.

De grootste geldstroom, de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) betreft in principe een structurele geldstroom en daarmee een structurele baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt zijn daarmee ook structurele lasten. Wel kunnen er incidenteel middelen aan de BDU worden

toegevoegd voor specifieke projecten. De hiermee samenhangende lasten en baten dienen dan wel als incidenteel aangemerkt te worden. Dat geldt ook voor de projecten, die uit Europese subsidiefondsen worden bekostigd. Ook de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan gerelateerde uitgaven worden als structureel aangemerkt.

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

Incidentele baten en lasten

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021[1)]	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Incidentele lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	129.470.723	1.000.000	0	0	2.200.505	4.719.886
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	16.462.558	12.981.538	8.744.628	7.000.000	10.000.000	10.000.000
3. Economisch Vestigingsklimaat	285.000	118.750	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	**146.218.281**	**14.100.288**	**8.744.628**	**7.000.000**	**12.200.505**	**14.719.886**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	128.344.000	0	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	16.462.558	12.981.538	8.744.628	7.000.000	10.000.000	10.000.000
3. Economisch Vestigingsklimaat	285.000	118.750	0	0	0	0
Overhead	81.316	0	0	0	0	0
Totaal	**145.172.874**	**13.100.288**	**8.744.628**	**7.000.000**	**10.000.000**	**10.000.000**
Saldo van incidentele baten en lasten	**1.045.407**	**1.000.000**	**0**	**0**	**2.200.505**	**4.719.886**

[1)] *Exclusief voorstel resultaatbestemming..*

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Incidentele lasten betreffen de toevoegingen aan de risicoreserve financieringen en voor het jaar2021 aanvullend € 128.344.000 vanwege de Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021 (tevens incidentele baat 2021).

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

Projecten gefinancierd met incidentele bijdragen

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Incidentele baten						
Maatregelen Grote Kruising/Algera (onderdeel KTA Move 2020-2022)	4.132.231					
Rotterdamsebaan	920.599					
Veilig Slim en Duurzaam	3.179.000					
Afspraken werkgeversaanpak ihkv Samen Bouwen aan Bereikbaarheid	1.000.000					
pilot Maas	413.000					
Fietssnelroutes	768.000					
Digitalisering overheden	562.000					
Spuk verkeersveiligheidsmaatregelen	5.412.728					
KTA Move 2021		1.265.848				
Zuid-Holland bereikbaar expl 2022		2.450.000				
Fietsstimulering 2021		61.989				
Onderwijsaanpak 2021		82.685				
Opgave Fiets		75.000				
Inzet tour de Force		250.000				
Oeververbinding Regio Rotterdam		3.078.000				
Studie Voorne-Putten	75.000	102.000				
Studie en innovatie CID Binckhorst		378.000				
Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied		2.255.372	1.744.628			
No regret Den Haag		2.900.000	7.000.000	7.000.000	10.000.000	10.000.000
Zero Emissie Stadslogistiek		41.322				
Fietsnetwerkplannen Zuidwest		41.322				
Totaal	**16.462.558**	**12.981.538**	**8.744.628**	**7.000.000**	**10.000.000**	**10.000.000**

Economisch Vestigingsklimaat

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies de mutaties in alle reserves als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. Dat betreft hier de onttrekkingen aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ter dekking van de subsidie aan YES!Delft (lasten en baten). Deze wijziging is binnen de MRDH met ingang van 2021 doorgevoerd.

De commissie BBV adviseert in haar Notitie structurele en incidentele baten en lasten van 30 augustus 2018 het structureel begrotingssaldo te presenteren conform een voorgeschreven format. Hiermee wordt inzicht gegeven of de begroting en meerjarenbegroting structureel in evenwicht zijn:

Presentatie van het structureel begrotingssaldo

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Saldo baten en lasten	2.301.580	881.250	0	0	2.200.505	4.719.886
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-2.301.580	-881.250	0	0	-2.200.505	-4.719.886
Begrotingssaldo na bestemming	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	1.045.407	1.000.000	0	0	2.200.505	4.719.886
Structureel begrotingssaldo	**1.045.407**	**1.000.000**	**0**	**0**	**2.200.505**	**4.719.886**

Uit het overzicht blijkt geen negatief saldo, en dat betekent dat de begroting structureel in evenwicht is.

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding

De begroting 2023 is opgesteld overeenkomstig het Besluit begroting en verantwoording (BBV) provincies en gemeenten.

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

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

Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid

Financiering OV-bedrijven

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

Daarnaast heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen ingesteld. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer. De hieruit voortvloeiende financiële gevolgen worden nader toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering) en de daaraan verbonden risico's in hoofdstuk 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Overbesteding

De kaders voor een tijdelijk tekort op de BDU-middelen voor verkeer en vervoer zijn conform de wettelijke vereisten. Concreet betekent dit dat overbestedingstekorten zijn gelimiteerd op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. De voorliggende begroting 2023 laat geen overbestedingstekorten zien. Deze voldoet daarmee aan het hiervoor genoemde kader. Een verdere toelichting op de overbesteding is opgenomen in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Geprognosticeerde balanscijfers

bedragen in euro's

Activa	Voorlopige Jaarrekening 2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026
Vaste activa (art. 33)						
Materiële vaste activa (art. 35)	**1.006.635**	**1.098.676**	**882.016**	**665.357**	**456.198**	**254.538**
Investeringen met economisch nut	1.006.635	1.098.676	882.016	665.357	456.198	254.538
Financiële vaste activa (art. 36)	**1.054.926.103**	**1.049.723.195**	**1.130.388.132**	**1.219.825.208**	**1.253.431.789**	**1.303.005.931**
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001
Leningen aan deelnemingen en overige langlopende leningen	1.054.925.102	1.049.722.194	1.130.387.131	1.219.824.207	1.253.430.788	1.303.004.930
Totaal vaste activa	**1.055.932.738**	**1.050.821.871**	**1.131.270.148**	**1.220.490.565**	**1.253.887.987**	**1.303.260.469**
Vlottende activa (art. 37)						
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	**294.575.513**	**222.343.314**	**215.985.101**	**210.114.280**	**204.506.377**	**223.672.931**
Vorderingen op openbare lichamen	47.685.926	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	245.504.891	172.843.314	166.485.101	160.614.280	155.006.377	174.172.931
Overige vorderingen	1.384.697	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Liquide middelen (art. 40)	**49.945**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**
Banksaldi	49.945	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Overlopende activa (art. 40a)	**117.090.775**	**72.803.570**	**37.789.846**	**28.444.922**	**19.100.000**	**19.100.000**
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	93.053.804	58.203.570	23.189.846	13.844.922	4.500.000	4.500.000
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	24.036.971	14.600.000	14.600.000	14.600.000	14.600.000	14.600.000
Totaal vlottende activa	**411.716.233**	**295.196.884**	**253.824.947**	**238.609.202**	**223.656.377**	**242.822.931**
Totaal activa	**1.467.648.971**	**1.346.018.754**	**1.385.095.095**	**1.459.099.767**	**1.477.544.364**	**1.546.083.401**

Geprognosticeerde balanscijfers

bedragen in euro's

Passiva	Voorlopige Jaarrekening 2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026
Vaste passiva (art. 41)						
Eigen vermogen (art. 42/43)	**32.507.907**	**33.389.157**	**33.389.157**	**33.389.157**	**35.589.662**	**40.309.548**
Algemene reserve	100.000	0	0	0	0	0
Bestemmingsreserves	30.948.050	33.389.157	33.389.157	33.389.157	35.589.662	40.309.548
Gerealiseerde resultaat	1.459.857	0	0	0	0	0
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	**1.054.909.811**	**1.049.722.194**	**1.130.387.131**	**1.219.824.207**	**1.253.430.788**	**1.303.004.930**
Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.054.909.811	1.049.722.194	1.130.387.131	1.219.824.207	1.253.430.788	1.303.004.930
Totaal vaste passiva	**1.087.417.718**	**1.083.111.351**	**1.163.776.288**	**1.253.213.364**	**1.289.020.450**	**1.343.314.477**
Vlottende passiva (art. 47)						
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	**24.480.058**	**24.000.000**	**24.000.000**	**24.000.000**	**24.000.000**	**24.000.000**
Overige schulden	24.480.058	24.000.000	24.000.000	24.000.000	24.000.000	24.000.000
Overlopende passiva (art. 49)	**355.751.195**	**238.907.404**	**197.318.807**	**181.886.402**	**164.523.914**	**178.768.923**
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	142.733.782	98.709.098	63.478.714	53.917.130	42.162.545	37.241.001
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	209.859.883	137.198.306	130.840.093	124.969.272	119.361.369	138.527.923
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	3.157.530	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Totaal vlottende passiva	**380.231.253**	**262.907.404**	**221.318.807**	**205.886.402**	**188.523.914**	**202.768.923**
Totaal passiva	**1.467.648.971**	**1.346.018.754**	**1.385.095.095**	**1.459.099.767**	**1.477.544.364**	**1.546.083.401**

EMU-saldo

bedragen in euro's

	Voorlopige Jaarrekening 2021	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	2.301.580	881.250	0	0	2.200.505	4.719.886
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	439.348	196.959	216.659	216.659	209.159	209.159
Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	0	-289.000	0	0	0	0
Berekend EMU-saldo	**2.740.928**	**789.209**	**216.659**	**216.659**	**2.409.664**	**4.929.045**

Voor de begrotingsperiode worden geen negatieve EMU-saldi begroot. Dat betekent dat het totaal aan uitgaven, inclusief uitgaven aan investeringen, lager is dan het totaal aan inkomsten. Vooralsnog is er geen sanctie op overschrijding van het EMU-saldo bij begroting maar dat is nu ook niet het geval.

Arbeidskostengerelateerde verplichtingen

Het BBV schrijft voor dat inzage wordt gegeven in jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, waarvoor geen voorziening is getroffen. De verschuldigde bedragen wegens vakantietoeslag, eindejaars- en levensloopuitkeringen worden sinds de verplichte invoering van het Individueel Keuzebudget vanaf 2017 geheel toegerekend aan het begrotingsjaar, waarin zij zijn verschuldigd. In de begroting 2023 zijn geen bedragen opgenomen en/of gereserveerd voor niet opgenomen vakantie- en verlofrechten.

Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2023 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2023.

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

Investeringen

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

Financiering

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

Reserves

Het verloop van de reserves in de periode 2021 t/m 2026 is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2021-2026

Staat van reserves en fondsen 2021-2026

bedragen in euro's

Omschrijving	Voorlopige Jaarrekening 2021[1)]	Raming toevoeging 2022	Raming onttrekking 2022	Raming saldo 31-12-2022	Raming toevoeging 2023	Raming onttrekking 2023	Raming saldo 31-12-2023
Reserves							
Egalisatiereserve EV	5.507.907		118.750	5.389.157	0	0	5.389.157
Risicoreserve financieringen	27.000.000	1.000.000	0	28.000.000	0	0	28.000.000
Subtotaal reserves	**32.507.907**	**1.000.000**	**118.750**	**33.389.157**	**0**	**0**	**33.389.157**
Fondsen							
BDU	209.859.883	552.806.415	625.467.992	137.198.306	538.478.413	544.836.627	130.840.093
Subtotaal fondsen	**209.859.883**	**552.806.415**	**625.467.992**	**137.198.306**	**538.478.413**	**544.836.627**	**130.840.093**
Totaal-Generaal	**242.367.790**	**553.806.415**	**625.586.742**	**170.587.463**	**538.478.413**	**544.836.627**	**164.229.250**

[1)] *Inclusief voorstel resultaatbestemming.*

Staat van reserves en fondsen 2021-2026

bedragen in euro's

Omschrijving	Raming toevoeging 2024	Raming onttrekking 2024	Raming saldo 31-12-2024	Raming toevoeging 2025	Raming onttrekking 2025	Raming saldo 31-12-2025	Raming toevoeging 2026	Raming onttrekking 2026	Raming saldo 31-12-2026
Reserves									
Egalisatiereserve EV	0	0	5.389.157	0	0	5.389.157	0	0	5.389.157
Risicoreserve financieringen	0	0	28.000.000	2.200.505	0	30.200.505	4.719.886	0	34.920.391
Subtotaal reserves	**0**	**0**	**33.389.157**	**2.200.505**	**0**	**35.589.662**	**4.719.886**	**0**	**40.309.548**
Fondsen									
BDU	534.961.185	540.832.006	124.969.272	549.311.305	554.919.207	119.361.369	549.311.305	530.144.752	138.527.923
Subtotaal fondsen	**534.961.185**	**540.832.006**	**124.969.272**	**549.311.305**	**554.919.207**	**119.361.369**	**549.311.305**	**530.144.752**	**138.527.923**
Totaal-Generaal	**534.961.185**	**540.832.006**	**158.358.429**	**551.511.810**	**554.919.207**	**154.951.031**	**554.031.191**	**530.144.752**	**178.837.470**

Toelichting staat van reserves en fondsen

Egalisatiereserve EV

Deze reserve bevat voornamelijk de per 31 december 2021 nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH (€ 4.054.512). Daarnaast is rekening gehouden met het voorstel resultaatbestemming 2021 om € 1.334.645 toe te voegen aan deze reserve met de verplichting dat de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat hiervoor binnen twee jaar een concrete bestemming voorstelt. Zie voor een toelichting op de onttrekking hoofdstuk 2.3.2 (Wat gaat het kosten programma Economisch Vestigingsklimaat).

Risicoreserve financieringen

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

Fonds BDU

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

Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2022 een bijdrage in het kader van het versterken van het economisch vestigingsklimaat. In onderstaande tabel zijn de bijdragen per gemeente opgenomen:

bedragen in euro's

Gemeente	Aantal inwoners 1 januari 2022[1]	Bijdrage per inwoner	Totaal inwoner-bijdrage 2023
Albrandswaard	25.929	2,82	73.120
Barendrecht	48.723	2,82	137.399
Brielle[2]	17.714	2,82	49.953
Capelle aan den IJssel	67.186	2,82	189.465
Delft	104.533	2,82	294.783
Den Haag	553.039	2,82	1.559.570
Hellevoetsluis[2]	40.570	2,82	114.407
Krimpen aan den IJssel	29.416	2,82	82.953
Lansingerland	64.118	2,82	180.813
Leidschendam-Voorburg	76.648	2,82	216.147
Maassluis	34.148	2,82	96.297
Midden-Delfland	19.480	2,82	54.934
Nissewaard	86.340	2,82	243.479
Pijnacker-Nootdorp	56.551	2,82	159.474
Ridderkerk	47.105	2,82	132.836
Rijswijk	56.954	2,82	160.610
Rotterdam	655.473	2,82	1.848.434
Schiedam	79.777	2,82	224.971
Vlaardingen	74.159	2,82	209.128
Wassenaar	27.105	2,82	76.436
Westland	112.487	2,82	317.213
Westvoorne **	14.958	2,82	42.182
Zoetermeer	125.754	2,82	354.626
Totaal	**2.418.167**		**6.819.230**

[1] *Bron: CBS StatLine. Info van 14-3-2022.*

[2] *Naar verwachting gaan de gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne met ingang van 1 januari 2023 fuseren. Per die datum ontstaat dan de nieuwe gemeente Voorne aan Zee.*

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2022 met € 0,05 (Kadernota MRDH begroting 2023) naar € 2,82 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2023 € 6,8 miljoen en wordt voor € 5,35 miljoen verantwoord als baten ter dekking van de lasten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (*Wat mag het kosten?* hoofdstuk 2.3.2). Daarnaast wordt ter dekking van de kosten van overhead gerelateerd aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat (hoofdstuk 3.2) € 1,45 miljoen ingezet.

Hoofdstuk 8 Besluit

De begroting 2023 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vast te stellen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van de meerjarenbegroting 2024-2026;

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 8 juli 2022

de secretaris,
CHRISTEL MOURIK

de voorzitter,
JAN VAN ZANEN

Bijlage 1 Indicatoren

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

Taakveld	Indicator	Periode	Waarde B2023	Waarde B2022
1. Bestuur en ondersteuning	Formatie	2022 per 1000 inwoners	0,037 fte per 1000 inwoners	0,037 fte per 1000 inwoners
2. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	1 januari 2022 per 1000 inwoners	0,035 fte per 1000 inwoners	0,036 fte per 1000 inwoners
3. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	2023	€ 5,15 per inwoner	€ 5,02 per inwoner
4. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	2021	6,34% van de totale loonsom	7,48% van de totale loonsom
5. Bestuur en ondersteuning	Overhead	2021	1,20% van de totale lastenbegroting	1,14% van de totale lastenbegroting

Ad 1) In de begroting 2023 bedraagt de formatie 89,6 fte. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 31 december 2021 2.418.167 (zie hoofdstuk 7).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2022 bedraagt 84,2 fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 31 december 2021 2.418.167 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3) De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2023 € 12.461.919 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 31 december 2021 2.418.167 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4) de totale loonsom bedroeg in 2021 € 8.636.596. De externe inhuur bedroeg in 2021 € 547.130. Voor 15% betreft deze inhuur medewerkers van de aangesloten gemeenten.

Ad 5) In de Begroting 2023 bedraagt de overhead € 6.908.379 (zie 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 576.015.635 (zie hoofdstuk 1). De indicator is voornamelijk afhankelijk van de totale lasten van de begroting. Die kan vanwege de realisatie van grote infrastructurele projecten schommelen. De kosten van overhead volgen de verwachte materiële en personele prijsontwikkeling.

Bijlage 2 Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU

Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU

bedragen in 1.000.000 euro's

Projectnaam	MRDH bijdrage	Fase	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Systeemsprong Sneltramtraject	14	Realisatie	3								
Hoekse Lijn Rotterdam	410	Realisatie	4								
A16	65	Realisatie	9	9	9	9					
Lijn 19	54	Realisatie	5	4							
KTA 2020-2023	30	Realisatie	4	4	7	10					
AVLM	15	Realisatie	4	4	3	2					
MFR - Westland Rotterdam	21	Realisatie	8	6	6						
R-Net: Upgrade 6 buslijnen	6	Realisatie	3	2	1						
Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio	130	Realisatie	33	17	28	23	14				
Aanpassing Schiedam ivm 4-sporigheid	7	Realisatie	3	3	-	1					
Hart van Zuid	12	Realisatie	1								
Beatrixlaan fase 1	9	Uitwerking	4	4	1						
Kruising Erasmusweg-Lozerlaan	22	Uitwerking	6	6	6	4					
Fietsroute N14 Sijtwende	7	Uitwerking				3	4				
Busstation Nissewaard	8	Uitwerking	2	4	2						
Metrostation Nissewaard	8	Uitwerking	4	4							
Doorstroming OV	8	Uitwerking	3	4	1						
R-net Ridderkerk-Rotterdam (HOV Ridderkerk)	7	Uitwerking	2	3	1	1					
Ketenmobiliteit (Transitieprogramma)	9	Uitwerking		2	1	1	1	1	1	1	1
Programma kleine projecten	540	Uitwerking		10	20	30	30	30	30	30	30
Move- CID Binckhorst no regret - Rijksbijdrage	41	Uitwerking	3	7	7	10	10	4			
Move - CID Binckhorst no regret - Eigen bijdrage	41	Uitwerking	3	7	7	10	10	4			
Move - Binckhorst	50	Uitwerking								2	12
Move - Oeververbinding	95	Uitwerking								14	30
Move - Algera	21	Uitwerking					3	5	5	5	3
Move - Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland:		Uitwerking									
MFR Westland - Honselersdijk - Den Haag	14	Uitwerking			3	4	4	3			
MFR Westland - Monster - Den Haag	19	Uitwerking			4	5	5	5			
MFR Westland - Midden Delfland - Delft	12	Uitwerking			3	3	3	3			
Greenport 3.0	5	Uitwerking			1	1	1	2			
Move - Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam	7	Uitwerking						3	4		
Move - gebiedsuitwerking (nog in te vullen)	23	Uitwerking						6	6	6	5
Nieuw Reijerwaard	5	Uitwerking	2	2	1						
Movv Metronet	100	Uitwerking	1	1	1	10	20	20	10	10	10
Movv RandstadRail (Leyenburgcorridor)	90	Uitwerking	1	1					10	10	22
MFR Rotterdam- Zoetermeer	16	Uitwerking	3	6	4	2					
MFR Delft - Rotterdam Alexander	20	Uitwerking	5	5	5	5					
MFR Den Haag - Pijnacker	6	Uitwerking	5	1							

Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU - vervolg

bedragen in 1.000.000 euro's

Projectnaam - vervolg	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	na 2040
Systeemsprong Sneltramtraject											
Hoekse Lijn Rotterdam											
A16											
Lijn 19											
KTA 2020-2023											
AVLM											
MFR - Westland Rotterdam											
R-Net: Upgrade 6 buslijnen											
Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio											
Aanpassing Schiedam ivm 4-sporigheid											
Hart van Zuid											
Beatrixlaan fase 1											
Kruising Erasmusweg-Lozerlaan											
Fietsroute N14 Sijtwende											
Busstation Nissewaard											
Metrostation Nissewaard											
Doorstroming OV											
R-net Ridderkerk-Rotterdam (HOV Ridderkerk)											
Ketenmobiliteit (Transitieprogramma)											
Programma kleine projecten	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
Move- CID Binckhorst no regret - Rijksbijdrage											
Move - CID Binckhorst no regret - Eigen bijdrage											
Move - Binckhorst	12	12	12								
Move - Oeververbinding	30	21	-								
Move - Algera											
Move - Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland:											
MFR Westland - Honselersdijk - Den Haag											
MFR Westland - Monster - Den Haag											
MFR Westland - Midden Delfland - Delft											
Greenport 3.0											
Move - Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid											
Voorne-Putten en haven Rotterdam											
Move - gebiedsuitwerking (nog in te vullen)											
Nieuw Reijerwaard											
Movv Metronet	17										
Movv RandstadRail (Leyenburgcorridor)	23	23									
MFR Rotterdam- Zoetermeer											
MFR Delft - Rotterdam Alexander											
MFR Den Haag - Pijnacker											

Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU

bedragen in 1.000.000 euro's

Projectnaam	MRDH bijdrage	Fase	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
MFR Den Haag - Pijnacker		Plan									
Movv Leizo		Plan									
P+R Kralingse Zoom en Meijersplein		Verkenning									
HOV Ridderkerk fase 2		Verkenning									
MFR route Dordrecht -Rotterdam		Verkenning									
Beatrixlaan fase 2		Verkenning									
Aanpassing Schiedam ivm 4-sporigheid		Verkenning									
Move - Binckhorst- aanvullend		Verkenning									
Move - Oeververbinding- aanvullend		Verkenning									
Movv Knooppunten Laan van NOI en Schiedam		Verkenning									
Oude lijn		Verkenning									
Movv ZoRo		Pre-verkenning									
Metropolitane fietsroutes - fase 3		Pre-verkenning									
Metropolitane fietsroutes - complexe schakels		Pre-verkenning									
Mobiliteitstransitie (oa. P+R)		Pre-verkenning									
Movv innovatie spoorbeveiliging samenloopdeel		Pre-verkenning									
HOV-verkenning Den Haag-Naaldwijk-Maassluis-Delft-Rotterdam		Pre-verkenning									
Plan toekomstvast tramnet Rotterdam		Pre-verkenning									
Move - gebiedsuitwerking boven de 80		Pre-verkenning									
Metrostation Nissewaard fase 2		Pre-verkenning									
Movv Koningscorridor west (excl Binckhorst)		Pre-verkenning									
Movv Koningscorridor oost (CS - Madurodam)		Pre-verkenning									
Movv Koningscorridor Oost (Telderstracé)		Pre-verkenning									
National Toekomstbeeld Fiets		Pre-verkenning									
Knooppunt Beurs		Pre-verkenning									
2e tranche knooppuntenMoVe en MOVV		Pre-verkenning									
Stationslocaties/revitalisering (metro)stations		Pre-verkenning									
Projecten nav nieuwe strategische agenda		Pre-verkenning									
Nieuwe nationale en regionale programma's		Pre-verkenning									

Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU - vervolg

bedragen in 1.000.000 euro's

Projectnaam - vervolg	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	na 2040
MFR Den Haag - Pijnacker											
Movv Leizo											
P+R Kralingse Zoom en Meijersplein											
HOV Ridderkerk fase 2											
MFR route Dordrecht -Rotterdam											
Beatrixlaan fase 2											
Aanpassing Schiedam ivm 4-sporigheid											
Move - Binckhorst- aanvullend											
Move - Oeververbinding- aanvullend											
Movv Knooppunten Laan van NOI en Schiedam											
Oude lijn											
Movv ZoRo											
Metropolitane fietsroutes - fase 3											
Metropolitane fietsroutes - complexe schakels											
Mobiliteitstransitie (oa. P+R)											
Movv innovatie spoorbeveiliging samenloopdeel											
HOV-verkenning Den Haag-Naaldwijk-Maassluis-Delft-Rotterdam											
Plan toekomstvast tramnet Rotterdam											
Move - gebiedsuitwerking boven de 80											
Metrostation Nissewaard fase 2											
Movv Koningscorridor west (excl Binckhorst)											
Movv Koningscorridor oost (CS - Madurodam)											
Movv Koningscorridor Oost (Telderstracé)											
National Toekomstbeeld Fiets											
Knooppunt Beurs											
2e tranche knooppuntenMoVe en MOVV											
Stationslocaties/revitalisering (metro)stations											
Projecten nav nieuwe strategische agenda											
Nieuwe nationale en regionale programma's											

Bijlage 3

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2023

Inhoudsopgave

1. Inleiding, achtergronden en kaders 82
- 1.1 Inleiding 82
- 1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit 83
- 1.3 Van beleid naar uitvoering 84
- 1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden 84

2. Financiële samenvatting 87

3. Integrale programma's 88

4. Programma's en projecten Openbaar Vervoer 96
- 4.1 Programma's Openbaar Vervoer 97
- 4.2 Verkenningen en studies Openbaar Vervoer 104
- 4.3 Planstudies Openbaar Vervoer 110
- 4.4 Uitwerkingen Openbaar Vervoer 111
- 4.5 Realisatie Openbaar Vervoer 118

5. Programma's en projecten Verkeer 122
- 5.1 Programma's Verkeer 124
- 5.2 Verkenningen en planstudies Verkeer 128
- 5.3 Uitwerkingen Verkeer 130
- 5.4 Realisatie Verkeer 131

6. In 2021 en 2022 in gebruik genomen projecten 135

Bijlagen 136
- A Grote projecten 137
- B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger 140
- B2 Kleine projecten: aanmeldingen 2022 152
- B3 In 2021 afgesloten projecten 159
- C Korte Termijn Aanpak MoVe 2020-2023 163
- D Automated Vehicles Last Mile (AVLM) 166
- E R-net 169
- F Prioritaire Metropolitane Fietsroutes 170
- G Doorstroommaatregelen 172
- H Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio 173
- I InnOVatie 174
- J Afkortingenlijst 175

Hoofdstuk 1 Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 Inleiding

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

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

Tegelijkertijd is in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) door het Rijk en de regiopartners afgesproken om in te zetten op het Gebiedsprogramma Rotterdam-Den Haag voor zowel de korte termijn als voor de middellange termijn. Hoofdstuk 3 geeft daar een korte beschrijving van. Het programma voor de Korte Termijn Aanpak tot en met 2023 valt onder de hoede van de Programmaraad MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking). Het Rijk stelt budget beschikbaar wanneer het een prioriteit is uit het regeerakkoord, of als het gaat om potentiële opgaven uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), onder voorwaarde dat de regio bereid is tot cofinanciering. Om programma's en projecten in aanmerking te laten komen voor rijksbijdragen, zal de regio dus ook zelf budgetten beschikbaar moeten stellen.

Hoofdstuk 4 is gericht op openbaar vervoer (OV). Naast specifieke programma's is een fasering van onderwerpen opgenomen, van verkenning tot en met de realisatiefase. Daar waar verkenningen soms zijn ondergebracht in verschillende programma's en de besluitvorming over het vaststellen van een fase nog niet afgerond is, is gekozen voor een zo logisch mogelijke rubricering ten bate van de leesbaarheid.

Hoofdstuk 5 omvat programma's en projecten op het gebied van auto, fiets, AVLM, verkeersveiligheid en ITS.

Hoofdstuk 6 geeft het beeld van grote of bijzondere projecten die in 2021 en 2022 zijn opgeleverd en in gebruik genomen.

De kleine projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa compact en leesbaar blijft.

1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit

De geografische grenzen en gemeenten zijn op onderstaand kaartje aangegeven. De gemeenteraden van Hellevoetsluis, Westvoorne en Brielle hebben in december 2020 het herindelingsontwerp vastgesteld. Daarmee is de fusie van deze gemeenten per 1 januari 2023 realiteit. De nieuwe gemeente krijgt de naam Voorne aan Zee. Na de fusie omvat het werkgebied van de MRDH nog 21 gemeenten.

Gemeenten MRDH

1.3 Van beleid naar uitvoering

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB) is het centrale thema "Versterking agglomeratiekracht" uitgewerkt naar ambities qua bereikbaarheid, kansen voor mensen, duurzaamheid, kwaliteit van plekken, efficiency en kwaliteit van de netwerken van weg, openbaar vervoer en fiets. Na de vaststelling van de UAB zijn deze eisen verder geconcretiseerd en worden samen met de gemeenten uitgewerkt tot concrete maatregelen. Er zijn programma's opgesteld voor:

- OV-ontwikkeling, met een programma in regio Rotterdam en regio Den Haag;
- Implementatie R-net;
- Transitieprogramma OV en corona gerelateerd aan de effecten van de pandemie;
- Automated Vehicles Last Mile (AVLM);
- Korte Termijn Aanpak 2020-2022 en 2021-2023;
- Prioritair Metropolitaan fietsnetwerk;
- Ketenmobiliteit en knooppunten;
- Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR);
- Regionale Fietsagenda voor Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF).

1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

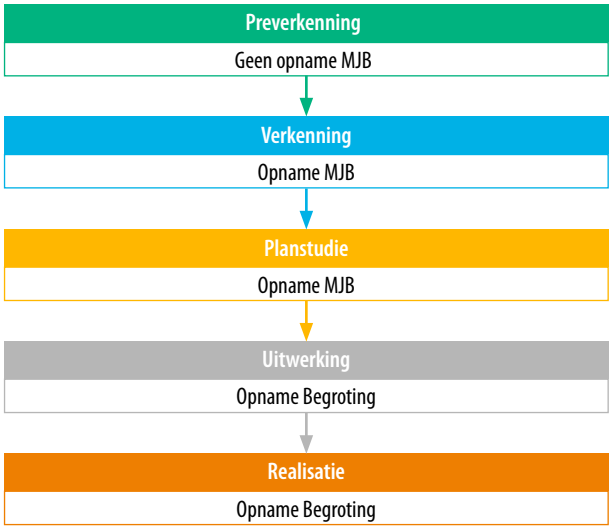
Wat we willen bereiken is dat het IPVa inzicht geeft in de belangrijkste projecten en de relevante wijzigingen. We houden het leesbaar door ons in de tekst te beperken tot de hoofdlijnen. In de bijlagen worden de investeringen en bestedingen gedetailleerder weergegeven. De exploitatiekosten openbaar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

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

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

	Fasering
Verkenningen:	Er is een probleem geconstateerd, waarbij in een verkenning het nut en de noodzaak van mogelijke oplossingen wordt onderzocht.
Planstudies:	Na een afgeronde verkenning is een potentiële oplossing voorhanden. De effecten en kosten zijn indicatief bekend, maar er is geen dekking. De planning heeft een bandbreedte van enige jaren en er is nog geen aangewezen projectorganisatie.
Uitwerkingsfase:	Voor het project heeft de MRDH een aanmelding van de wegbeheerder getoetst en opgenomen in het IPVa. De planning is tot 1 à 2 jaar nauwkeurig. Het project kan eventueel afvallen als blijkt dat er (nog) geen of onvoldoende geld beschikbaar is om het project uit te voeren en af te ronden.
Realisatiefase:	Het project is getoetst en (bijna) beschikt in overeenstemming met de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend.
Vaststelling:	Het project is afgerond en de eindafrekening wordt ingediend. De Vervoersautoriteit MRDH verzorgt de financiële vaststelling. OV-projecten gaan daarbij onderdeel uitmaken van een concessie met afspraken en middelen voor exploitatie en beheer- en onderhoud.

In het onderstaande plaatje is deze volgordelijkheid schematisch aangegeven, met daarbij de momenten dat er budget wordt opgenomen in het meerjarenbeeld of in de begroting. Voor het opnemen van budget in de begroting is een besluit van het algemeen bestuur vereist.



Hoofdstuk 2 Financiële samenvatting

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage, de zogenaamde Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Om te bepalen of er over een looptijd van vier jaar voldoende middelen voorhanden zijn om alle kosten te dekken, wordt in de begroting een aanname gedaan voor het programma Kleine projecten op basis van de bestedingen in voorgaande jaren. Voor de gehele regio hanteren we voor 2023 een subsidieplafond van € 30 miljoen voor het programma Kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidiegrens van € 5 miljoen subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor overige projecten. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en kleine OV-projecten komen. In het budget zijn ook de reserveringen begrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden opgedragen.

Binnen de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van het ministerie van IenW in het kader van het MIRT (gebieds-programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)) en nog lopende bijdragen voor programma's.

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

Voor het IPVa 2023 gelden de volgende randvoorwaarden:

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

Hoodfstuk 3 Integrale programma's

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

Er zijn ook diverse samenwerkingsprogramma's. Een samenwerkingsprogramma is een geheel van projecten gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst van de MRDH met meerdere partijen, met als doel het realiseren van een bepaalde beleidsdoelstelling passend binnen de UAB. Een voorbeeld daarvan is de Korte Termijn Aanpak MoVe 2020-2022 en 2021-2023, een kortlopend programma in uitvoering in samenwerking met het ministerie van IenW en de provincie Zuid-Holland.

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

Naast bovenstaande programma's is er natuurlijk ook het programma Kleine Projecten met projecten waarvan de omvang van de subsidie kleiner is dan € 5 miljoen. Deze projecten vallen onder fiets- en ketenmobiliteit, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur, of openbaar vervoer. Vanwege de relatief beperkte omvang zijn verkeersveiligheidseducatie en de ombouw van VRI tot iVRI's (intelligente Verkeersregelinstallaties) financieel ondergebracht in het programma Kleine projecten.

In de hoofdstukken OV en Verkeer worden de programma's beschreven die specifiek betrekking hebben op OV en Verkeer.

Korte Termijn Aanpak Mobiliteit en Verstedelijking 2020-2023	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Planning	Realisatie 2020-2023
Investering	€ 62,2 miljoen, mogelijk oplopend tot maximaal € 100 miljoen
Subsidie MRDH	maximaal € 30 miljoen
Rol MRDH	Subsidieverlener en coördinatie tussen gemeenten en MoVe

De Korte Termijn Aanpak Mobiliteit en Verstedelijking (KTA MoVe) is een onderdeel van het Gebiedsprogramma 'Mobiliteit en Verstedelijking' (MoVe). Dit programma bevat korte-termijn maatregelen die een bijdrage leveren aan doelen en opgaven van het gebiedsprogramma. Voor de periode 2020-2023 is door de Programmaraad MoVe een pakket van circa € 62,2 miljoen samengesteld met input van gemeenten en andere regionale partijen. Tussen Rijk, provincie en de MRDH zijn afspraken gemaakt over inhoud en bijdragen voor 2020 tot en met 2023. Dit programma vindt u terug in bijlage C. De bijdrage van € 30 miljoen van de MRDH is volledig aan projecten geoormerkt, inclusief (extra) bijdragen aan de voorbereidingskosten verkenning Oeververbinding, metrostation Spijkenisse Centrum, parkshuttle en waterbushalte Rivium en de aanstaande projecten HOV Brienenoord en 2e fase Maastunnel. Voor een deel van de projecten moet nog subsidie worden aangevraagd.

De projecten zijn globaal getoetst:

- bijdrage aan de doelen van het bovengenoemde Gebiedsprogramma en in het bijzonder de opgaven van de prioritaire gebieden;
- passend binnen de bestaande beleidskaders van Rijk en regio, waaronder het duurzaam versterken van de economie en concurrentiekracht;
- uitvoerbaarheid: kan het project binnen de termijn gefinancierd en gerealiseerd worden.

De KTA richt zich op korte termijnprojecten van de vijf opgaven binnen MoVe:

- gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland;
- gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam;
- Oeververbindingen Rotterdam;
- CID-Binckhorst Den Haag;
- Knooppuntenprogramma.

Voor Den Haag zijn projecten opgenomen in een pakket met No Regret-maatregelen Binckhorst, er zijn afgelopen MIRT (najaar 2021) geen KTA-projecten toegewezen. Daarnaast streven Rijk en regio naar versterking van het OV en knooppunten onder de noemer Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en Verstedelijking.

Central Innovation District (CID)-Binckhorst, No Regret-maatregelen	
Doelstelling S.A.	Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties
Planning	Realisatie 2020-2025
Investering	€ 137,7 miljoen
Subsidie MRDH	€ 41,1 miljoen
Rol MRDH	Subsidieverlener

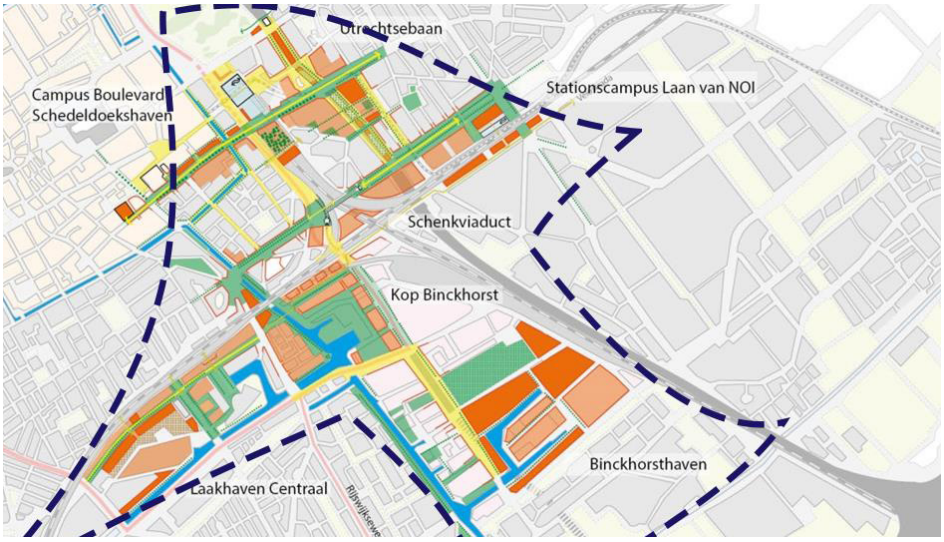
In november 2019 is een bestuursovereenkomst ondertekend over de No-Regret maatregelen voor het Central Innovation District (CID)-Binckhorst. Het Rijk, de MRDH, gemeente Den Haag, provincie Zuid-Holland en de gemeente Leidschendam-Voorburg hebben zich gecommitteerd aan bijdragen, planning en het oprichten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

De lijst met 16 projecten wordt uitgevoerd tussen 2020 en 2025. De financieel omvangrijkste projecten zijn de ombouw en aanpassing van spoorviaducten voor een nieuwe HOV-baan, de HOV-baan zelf tussen de Mercuriusweg en Zonweg, de snelfietsroute Verlengde Velostrada, de fietsroute Trekvliettracé, een tijdelijke uitbreiding van de meerlaagse fietsenstalling bij station Laan van NOI, Mobility hubs en het herinrichten van de Waldorpstraat tussen station HS en de Binckhorst. De complete lijst van projecten is beschreven in het rapport van 16 juli 2019, vastgesteld in het BO-MIRT van november 2019.

De planning van de ombouw van de spoorviaducten is afhankelijk van de planning van ProRail, waarbij rekening wordt gehouden met bepaalde blokperiodes dat het spoor afgesloten wordt. Daarnaast wordt nog afgewogen of de voorgestelde variant daadwerkelijk een No Regret-maatregel is. Om die reden kan de planning voor dat project nog niet hard worden gemaakt.

In 2020 is een verdere toedeling van de gemaximeerde budgetten per verstrekker gemaakt.
De maximale bijdragen zijn: IenW € 41,3 miljoen met een kleine bandbreedte voor verrekening btw, MRDH € 41,1 miljoen, Den Haag € 39 miljoen, provincie Zuid-Holland € 8,9 miljoen en Leidschendam-Voorburg € 3 miljoen.

De subsidie van de MRDH aan het No Regret-pakket is onderdeel van MIRT-verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst.



MIRT-verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Concurrerende economie, Kansen voor mensen, duurzame regio
Thema	Verstedelijking, reistijdverkorting, capaciteitsvergroting, CO_2-reductie
Fase	Verkenning
Planning	Verkenning gereed eind 2021, realisatie No Regret-pakket 2020-2025
Investering	Circa € 419 miljoen, waarvan voor No Regret € 137 miljoen
Subsidie MRDH	Indicatie € 50 miljoen + aandeel resterend benodigde dekking
Rol MRDH	Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Den Haag

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

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

De verwachte doorlooptijd van de verkenning is drie jaar. De eerste fase van de verkenning (zeef 1) is in het najaar van 2019 afgerond. Naar verwachting kan op basis van de gehele verkenning eind 2022 een voorkeursbesluit genomen worden. In het BO-MIRT van najaar 2020 is een formele MIRT-startbeslissing genomen, met een budgetreservering door betrokken partijen van in totaal € 150 miljoen. Deze reservering is verdeeld over de gemeente Den Haag (€ 50 miljoen), Rijk (€ 50 miljoen), gemeente Leidschendam-Voorburg (€ 1,5 miljoen) en de MRDH (€ 50 miljoen), definitieve budgetten volgen in het najaar.

Afhankelijk van het voorkeursbesluit voeren projectpartners overleg om tot volledige financiële dekking van de voorkeursvariant te komen. Over een eventuele additionele bijdrage van de MRDH daaraan, en de hoogte ervan, vindt aparte besluitvorming plaats.

Slim en Schoon van Strand naar Stad	
Doelstelling S.A.	Verbetering kwaliteit en efficiency OV, kansen voor mensen
Fase	planstudie
Planning	Realisatie tot 2027
Investering	€ 30 miljoen
Subsidie MRDH	€ 5 miljoen
Rol MRDH	Subsidieverlener

Dit dossier is een samenwerking met de gemeente Den Haag, HTM, NS en de MRDH en is gericht op nieuwe en duurzame vervoersoplossingen met OV, fiets en auto tussen de drie NS-stations en Scheveningen. Ideeën daarvoor zijn: versnellingsmaatregelen tramlijn 9 inclusief een intercitytram tijdens stranddagen, deelmobiliteitshubs en een reizigersverwijssysteem vanaf de stations Laan van NOI, Centraal Station en Hollands Spoor naar het strand.

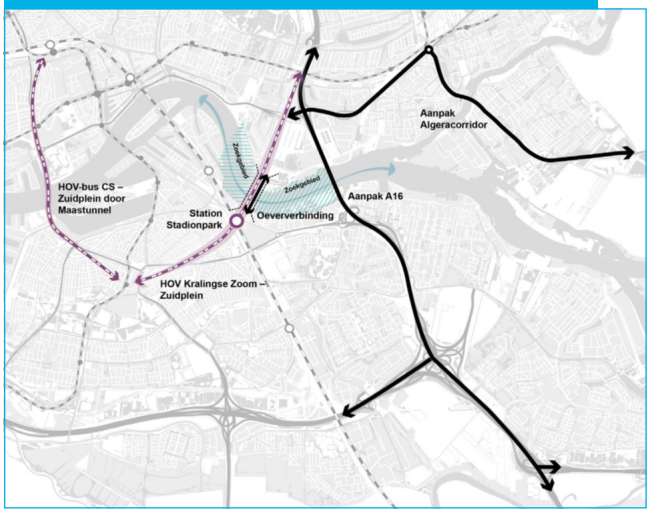
De betrokken partijen hebben in een overeenkomst, vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit februari 2021, afgesproken totaal maximaal € 30 miljoen te investeren tussen 2021 en 2027. De investeringen zijn gericht op slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen in het gebied op en bij de Haagse treinstations en de relatie naar de kust. Op basis daarvan starten de vier organisaties elk hun eigen projecten, dan wel subsidiëren zij elkaars projecten. De financiële inbreng van de NS is € 15 miljoen, van Den Haag € 10 miljoen, van de MRDH € 5 miljoen en van de HTM niets.

Een van de waarschijnlijke projecten waar de MRDH subsidie aan kan verlenen, is de aanleg van een tailtrack (keervoorziening) naast Den Haag Centraal Station. Op zomerdagen kunnen trams dan sneller en meer pendelen tussen het station en de kust.

MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Kansen voor mensen, Concurrerende Economie, CO2-reductie
Thema	Verstedelijking, Reistijdverkorting, Capaciteitsvergroting
Fase:	Verkenning
Planning	Verkenning 2021-2022, planuitwerking 2023-2024, aanbesteding 2025, Realisatie 2026-2030
Investering	"meest voor de hand liggende variant" is € 687 miljoen, inclusief Algeracorridor
Subsidie MRDH	€ 95 miljoen Oeververbinding, € 21 miljoen Algeracorridor
Rol MRDH	Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Rotterdam

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

MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterddam



De scope van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam.

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

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

In het BO-MIRT van november 2020 is de startbeslissing genomen en de notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld. De MIRT-verkenning is gericht op de nadere uitwerking van bereikbaarheidsmaatregelen om vervolgens te komen tot een voorkeursalternatief en besluitvorming daarover. De verwachte doorlooptijd van de MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterdam is circa 2 jaar, met besluitvorming in het BO-MIRT in november 2022. Rijk en regio hebben samen € 526 miljoen euro gereserveerd voor deze maatregelen: de minimale zekerstelling van 75% om de verkenning te starten.

MIRT-gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland	
Doelstelling S.A.	Betrouwbaar op weg
Top-eis	Concurrerende economie/netwerkeis wegennet
Fase	Verkenning
Planning	Besluit over mobiliteitsopgaven in het BO-MIRT van voorjaar 2022
Investering	€ 123,4 miljoen
Subsidie MRDH	maximaal € 50 miljoen
Rol MRDH	Mede-opdrachtgever, subsidieverlener KTA, meedenkend aan onderzoek

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

Dit moet leiden tot een voorstel voor een adaptieve aanpak van de bereikbaarheid in het Westland, met voorstellen voor bekostiging en afspraken tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstituten. De gebiedsuitwerking wordt opgesteld in samenwerking met de gemeenten Den Haag en Westland, het Rijk (BZK, EZK, IenW) en de provincie Zuid-Holland.

Er wordt gewerkt aan vier producten:
1. de integrale scenario's of toekomstbeelden van de ontwikkeling van het gebied in relatie met Mainports en andere Greenports in 2030-2040;
2. daaruit naar voren komende opgaven voor met name de bereikbaarheid van het gebied;
3. maatregelen voor de Korte Termijn Aanpak ter verbetering van de bereikbaarheid (voornamelijk fietsinfrastructuur waarmee de Metropolitane Fietsroutes met de MRDH-bijdrage gedekt worden);
4. maatregelen bereikbaarheid voor de middellange en lange termijn.

In 2022 worden de resultaten, de maatregelen, de bekostiging en de afspraken tussen partijen opgesteld. Dit zogenaamde basispakket bestaat uit lagere parkeernormen bij nieuwbouw in het gebied (Westland en Den Haag Zuidwest), een werkgeversaanpak, slimme VRI's, de Metropolitane Fietsroute Naaldwijk-Den Haag CID en de Metropolitane Fietsroute Naaldwijk-Monster-Den Haag. In 2022 vindt ook een vervolgonderzoek plaats, waarna een maatregelenpakket voor de langere termijn kan worden vastgesteld, ook gericht op wegmaatregelen.

MIRT gebiedsuitwerking aanpak bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam	
Doelstelling S.A.	Betrouwbaar op weg
Top-eis	Concurrerende economie (betrouwbaarheid), netwerkeisen weg
Fase	Verkenning
Planning	Besluitvorming maatregelenpakket in 2022
Investering	€ 122 miljoen
Subsidie MRDH	maximaal € 6,9 miljoen
Rol MRDH	Mede-opdrachtgever

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

In november 2018 is de probleemanalyse afgerond en is bepaald welke oplossingen en/of maatregelpakketten onderzocht moeten worden op hun doelbereik. De effecten van de maatregelen zijn in 2019 in beeld gebracht en er zijn vervolgstappen bepaald met een in het KTA opgenomen programma. De beoogde vervolgstappen zijn, als onderdeel van het Gebiedsprogramma, in 2021 nader uitgewerkt inclusief kostenramingen en verdelingen. In het BO-MIRT van (het voorjaar) 2022 worden de voorstellen (maatregelpakket auto, fiets en OV) besloten. De MRDH is daarbij mede verantwoordelijk voor de realisatie en financiering van OV en fietsprojecten. Daarbij maakt de gebiedsuitwerking een stap van onderzoek naar uitvoeringsagenda.

Hoofdstuk 4 Programma's en projecten Openbaar Vervoer

Metropolitaan OV en verstedelijking horen bij elkaar

De onderzoeken van de MRDH in het kader van de UAB bevestigen de conclusies uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag, dat het openbaar vervoer in toenemende mate de drager is van het versterken van de agglomeratiekracht van en verstedelijking in de metropoolregio. In 2019 is binnen het gebiedsprogramma MoVe de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteit en verstedelijking vastgesteld, met de MRDH als partner. In 2020 en 2021 is dit vertaald in twee regionale programma's gericht op samenwerking. In de 'driehoek' tussen gemeenten, vervoersbedrijven en MRDH wordt gezamenlijk gewerkt aan verkenningen en planstudies, alsmede projecten richting realisatie. Wanneer de dossiers gereed zijn voor een projectbesluit of realisatiebesluit, vindt besluitvorming over de investeringsbijdragen van de dossiers plaats door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit en het algemeen bestuur en/of binnen de colleges van de gemeenten. In de Rotterdamse regio werken de partners samen onder de naam Programma OV Ontwikkeling Regio Rotterdam (POORR) en in de regio Haaglanden onder de naam OV Next.

Daarnaast loopt sinds medio 2021 de MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten. Aangevuld met de elders beschreven MIRT-verkenningen CID-Binckhorst, Oeververbindingen Rotterdam en de gebiedsuitwerkingen aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam en Greenport 3.0. Westland zijn daarmee vrijwel alle OV-gerelateerde studies uit de UAB belegd.

Inhoudelijk draaien de OV-studies en projecten om vergroting van de capaciteit, verhoging van de snelheid en verbetering van de reisbeleving, gekoppeld aan de geplande verstedelijkingsopgave van 240.000 woningen in de Zuidelijke Randstad tot 2040. OV-ontwikkeling en verstedelijking horen bij elkaar, de werkgroepen sturen daarop. De ingrepen in het OV moeten ertoe leiden dat de huidige groei van OV-gebruik met 3% per jaar door kan zetten richting 2040. Daarbij is er veel aandacht op de aansluiting met van de verstedelijkingsplannen, locatieontwikkelingen en initiatieven voor mobiliteitstransitie op het lokale niveau. In 2022 zal de MRDH met haar partners alle studies en OV-projecten programmatisch blijven aansturen via de samenwerkingen:

- MIRT-verkenning Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) en knopen.
- POORR voor de ontwikkeling van OV in de regio Rotterdam.
- OV Next voor de ontwikkeling van OV in Den Haag en omgeving.

4.1 Programma's Openbaar Vervoer

Programma InnOVatie	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Kansen voor mensen, efficiënt en rendabel
Thema	Reistijdverkorting, kwaliteitsverbetering, terugwinnen reizigers
Fase	Planuitwerking, realisatie
Planning	2020 – 2024
Investering	€ 3,0 miljoen
Subsidie MRDH	€ 1,5 miljoen
Rol MRDH	Subsidieverlener/opdrachtgever

'De InnOVatieroute' is de naam van het gezamenlijke innovatieprogramma van OV-bedrijven HTM en RET en de MRDH dat eind 2019 is gelanceerd. Ook vervoerder EBS is aangehaakt. Met InnOVatie worden onder meer startups geprikkeld om met innovatieve oplossingen te komen voor OV-vraagstukken. Er wordt bijvoorbeeld gezocht naar slimme manieren om het OV optimaler in te richten om de sterke reizigersgroei tot aan de corona-pandemie en de verwachte reizigersgroei in de toekomst mogelijk te maken. De initiatieven zijn te zien op de website Innovatieroute.

Als gevolg van corona is het aantal reizigers in het OV sterk afgenomen, waardoor de OV-bedrijven geconfronteerd zijn met verliezen. Vanuit het innovatieprogramma ligt de focus voor komende jaren daarom op de thema's 'terugwinnen reizigers' en 'kostenbesparing/efficiëntie'.

Om verdere samenwerking tussen de OV-bedrijven mogelijk te maken en verdere voordelen te halen uit samenwerking (waaronder kennisdeling, gezamenlijk leren, voorkomen van dubbel werk, gezamenlijke ontwikkeling) is vanuit de Innovatieroute gekeken of het mogelijk is om voor de drie deelnemende organisaties een gezamenlijk platform voor idee-ontwikkeling te implementeren. Hiermee kunnen collega's van verschillende afdelingen en bedrijven gezamenlijk werken aan de ontwikkelingen en uitdagingen van het OV.

De RET en HTM stellen jaarlijks een budget beschikbaar wat door de MRDH met een even groot budget wordt opgehoogd. In bijlage K zijn de beschikbare budgetten en de uitgaven weergegeven.

Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	Uitwerking tot en met uitvoering
Planning	Planstudies en realisatie tot en met 2025
Investering	€ 192,7 miljoen aanpassing infrastructuur, € 60 miljoen remises
Subsidie MRDH	€ 132,6 miljoen aanpassing infrastructuur, € 60 miljoen remises. Van de € 132,6 miljoen nog € 3 miljoen te betrekken van het Kwaliteitsfonds HTM
Rol MRDH	Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

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

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

Lijn 1 is binnen de gemeente Den Haag vrijwel geheel aangepast. Lijn 16 wordt in 2022-2023 onder handen genomen. De uitvoering voor lijn 12 en lijn 6 staat op de planning voor 2023-2025.

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Concurrerende economie, kansen voor mensen, kwaliteit van plekken
Thema	Verhogen betrouwbaarheid, capaciteitsuitbreiding, kwaliteitsverbetering
Fase	Verkenning, planuitwerking, realisatie
Planning	3 à 4 knooppunten per jaar
Investering	per project te bepalen
Subsidie MRDH	50% (indicatie)
Rol MRDH	Subsidieverlener

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

In de opstartfase worden met alle beheerders de opgave en de uit te werken oplossingen bepaald. Het resultaat is een Plan van Aanpak als onderdeel van het startbesluit met overeenstemming over de doelstelling en inzicht in indicatieve kosten en benodigde projectorganisatie.

Planuitwerking: de gemeente en/of stationbeheerder werkt de plannen uit. Daarbij worden zowel de lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R en reizigersbeleving in samenhang met elkaar verbeterd. Andere beheerders zijn nadrukkelijk partner in de planuitwerking. De realisatiefase is het resultaat van de door partijen vastgestelde voorkeursvariant en een subsidieaanvraag dan wel samenwerkingsovereenkomst. Voorwaarden voor een subsidie zijn onder andere integrale planvorming, samenwerking tussen alle beheerders en goede afspraken over beheer na realisatie.

De projecten worden ondergebracht in het programma Kleine Projecten, of volgen anders de gewone procedure voor grote projecten.

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten: Optoppen garage P+R Kralingse Zoom	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Concurrerende economie, kansen voor mensen, kwaliteit van plekken
Thema	Verhogen betrouwbaarheid, capaciteitsuitbreiding, kwaliteitsverbetering
Fase	Verkenning, planuitwerking
Planning	2022, uitvoering 2023-2024
Investering	€ 13,5 miljoen
Subsidie MRDH	Nader te bepalen
Rol MRDH	Subsidieverlener

In 2013 is P+R-garage Kralingse Zoom met 1.040 parkeerplaatsen in gebruik genomen, waarmee het totale aantal P+R-plaatsen daar op circa 1.400 is gekomen. Met de aanwezigheid van een doelgroepensysteem op deze P+R kan uitsluitend de parkeerder die daadwerkelijk aanvullend gebruik maakt van het OV gratis parkeren, waarmee het zogenaamde 'oneigenlijk gebruik' wordt tegengegaan. Ondanks de aanwezigheid van een doelgroepensysteem lijkt op P+R Kralingse Zoom de parkeercapaciteit niet meer toereikend.

Voor deze P+R-locatie maar ook voor P+R Meijersplein en P+R Slinge is door het ingenieursbureau van Rotterdam een ruimtelijke en financiële verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden van hoe capaciteitsuitbreiding kan plaatsvinden en welke investeringen dit met zich meebrengt. De ruimtelijke verkenning toont de haalbaarheid voor P+R Kralingse Zoom.

De huidige P+R-garage Kralingse Zoom is een eerste fase. Het gebouw is zo ontworpen dat het uitgebreid kan worden met drie extra parkeerlagen wat ruimte biedt aan 525 extra P+R plaatsen.

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten: Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Meijersplein	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Concurrerende economie, kansen voor mensen, kwaliteit van plekken
Thema	Verhogen betrouwbaarheid, capaciteitsuitbreiding, kwaliteitsverbetering
Fase	Verkenning
Planning	2022, uitvoering 2023-2024
Investering	€ 9,5 miljoen
Subsidie MRDH	n.t.b.
Rol MRDH	Subsidieverlener

In 2010 is met metrostation Meijersplein ook de locatie P+R Meijersplein met circa 500 plaatsen in gebruik genomen. Sinds juni 2020 is op deze P+R-locatie een doelgroepensysteem van kracht. Met de aanwezigheid van een doelgroepensysteem op deze P+R kan uitsluitend de parkeerder die daadwerkelijk aanvullend gebruik maakt van het OV gratis parkeren, waarmee het zogenaamde 'oneigenlijk gebruik' wordt tegengegaan. Ondanks de aanwezigheid van een doelgroepensysteem wordt verwacht dat op P+R Meijersplein de parkeercapaciteit niet toereikend is.
Voor deze P+R-locatie is door het ingenieursbureau van Rotterdam een ruimtelijke en financiële verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden van hoe capaciteitsuitbreiding kan plaatsvinden en welke investeringen dit met zich meebrengt. De ruimtelijke verkenning toont de haalbaarheid voor Meijersplein. Met het bouwen van een parkeerdek kunnen 600 extra P+R-plaatsen worden gerealiseerd.

Fotografie: Frank de Roo

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten: Beurs	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Concurrerende economie, kansen voor mensen, kwaliteit van plekken
Thema	Verhogen betrouwbaarheid, capaciteitsuitbreiding, kwaliteitsverbetering
Fase	Pre-verkenning
Planning	2022 pre-verkenning gereed
Investering	n.t.b.
Subsidie MRDH	n.t.b.
Rol MRDH	Subsidieverlener, mede opdrachtgever

Het OV-knooppunt Beurs behoort tot de grootste OV-knooppunten van Nederland. Hier kruisen twee metrolijnen en komen diverse tramlijnen en stadsbussen samen. Het is voor de hele regio een belangrijke toegangspoort naar het centrum van Rotterdam. Tegelijkertijd speelt hier in de directe omgeving een grote verstedelijkingsopgave ('Hart 010') met nieuwbouw van woningen, kantoren en uiteenlopende stedelijke activiteiten. Het metrostation heeft uitgangen aan het Churchillplein, Binnenwegplein, Coolsingel en in de Beurstraverse ('Koopgoot'). De overstap tussen beide metrolijnen kent capaciteitsknelpunten.

In het onderzoek naar de reizigersbeoordeling van OV-knooppunten in 2019 scoorde Beurs een 7,0, waar de UAB-norm voor metropolitane knooppunten een reizigerswaardering van tenminste 7,5 nodig heeft. Een substantiële verbetering van zowel de capaciteit als de kwaliteit vraagt om ingrijpende maatregelen om meer ruimte en licht te brengen in de centrale hal, de zichtbaarheid van de entree te verbeteren en zo nodig perrons te verbreden op de oost-west lijn. Hiervoor wordt nog nader onderzoek uitgevoerd. Deze maatregelen kunnen alleen uitgevoerd worden in nauwe samenhang met de vastgoed- en gebiedsontwikkeling en de stadsprojecten in de buitenruimte. MRDH, de RET en gemeente Rotterdam hebben in een startdocument deze en andere opgaven in hun onderlinge samenhang beschreven. De verwachting is dat dit alles forse ingrepen, intensieve samenwerking en een multidisciplinaire aanpak vergt. De eerste vervolgstap is een pre-verkenning om de scope van het project verder af te bakenen, de benodigde nadere onderzoeken uit te voeren, alternatieven voor de verkenning te bepalen en een eerste kostenindicatie op te stellen. Bij verdere vervolgstappen zal nadere besluitvorming over verkenning en planstudie in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit aan de orde komen.

R-Net	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Kansen voor mensen, efficiënt en rendabel
Thema	Reistijdverkorting, kwaliteitsverbetering
Planning	Realisatie 2019-2024
Investering	€ 6,4 miljoen
Subsidie MRDH	€ 5,8 miljoen voor de huidige tranche
Rol MRDH	Trekker, subsidieverlener voor halte-aanpassingen en fietsvoorzieningen

Per buslijn krijgen de haltes een upgrade. Hierbij wordt de reisinformatie in de R-Net productformule gegoten, kunnen de fietsvoorzieningen additioneel vergroot worden, worden er doorstromingsmaatregelen getroffen en haltes verplaatst en/of samengevoegd.
Het betreft de lijnen:

- Spijkenisse - Hellevoetsluis (lijn 404)
- Spijkenisse - Brielle (lijn 403)
- Rodenrijs metro - Zoetermeer Centrum West (lijn 170)
- Rodenrijs metro - Bleiswijk - Zoetermeer - Lansingerland (lijn 173)
- Den Haag Leyenburg - Naaldwijk - Schiedam (lijn 456)
- Station Delft - Zoetermeer Centrum West (lijn 455)
- Station Delft - Naaldwijk (lijn 32)

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

Er is structureel € 0,7 miljoen per jaar gedurende 21 jaar in het meerjarenbeeld afgetrokken van het budget Exploitatie openbaar vervoer ten gunste van investeringen R-Net. Na realisatie van de zeven genoemde lijnen is er dus nog circa € 8,9 miljoen ter dekking van andere R-Net lijnen. Dit bedrag staat nog bij Exploitatie.

4.2 Verkenningen en studies Openbaar Vervoer

MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen, verbeteren kwaliteit en efficiency OV
Doel verkenning :	Schaalsprong OV-systeem i.r.t. planning circa 190.000 woningen
Planning	Start verkenning 2022, looptijd naar schatting tot 2024
Investering	Circa € 3,6 miljard inclusief btw
Subsidie MRDH	Nader te bepalen per deeldossier na vaststelling verkenning
Rol MRDH	Mede opdrachtgever binnen gebiedsprogramma MoVe

Sinds 2021 werkt het ministerie van IenW (trekker) met alle betrokken partners in het gebiedsprogramma MoVe aan een startbesluit verkenning Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) en knooppunten. Dit met de verwachting dat in 2022-2023 zowel de Oude Lijn als de vier knooppunten Leiden CS, Dordrecht CS, Den Haag Laan van NOI en Schiedam centrum, in een MIRT-verkenningstraject worden opgenomen. Dat is mede afhankelijk van het (definitief) toekennen van middelen uit het Nationaal Groeifonds.

De verkenning is een onderzoek gericht op de realisatie van een vrijliggend regionaal OV-netwerk op de Oude Lijn tussen Den Haag en Dordrecht. Daarmee wordt een bedieningsconcept van spoorvoertuigen met een hoge frequentie (meer dan 8 treinen/voertuigen per uur) mogelijk en kunnen nieuwe stations worden toegevoegd. Daartoe wordt onderzoek gedaan naar:

- westzijde variant;
- oostzijde variant;
- mogelijke tussenoplossing in geval Goederenvervoer Oost Nederland (nog) niet wordt gerealiseerd;
- potentiele locaties voor zes nieuwe City-Sprinter stations;
- consequenties van frequentieverhoging en reizigersgroei voor opstel- en stallingscapaciteit, geluid en trilling, energievoorziening en dergelijke;
- fasering en kosten, inclusief besparingsmogelijkheden door waar mogelijk slim af te wijken van het bestaande ontwerp- en normenkader.

Het onderzoek voor de vier knooppunten bij Leiden CS, Den Haag Laan van NOI, Schiedam centrum en Dordrecht CS is gericht op een gezamenlijke en integrale uitwerking van maatregelen, die de basis vormen voor een voorkeursoplossing en -beslissing.

Verkenningen OV-Ontwikkeling regio Rotterdam (binnen POORR)	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen, verbeteren kwaliteit en efficiency OV
Doel programma	accommoderen groei OV, ondersteunen verstedelijking, verstevigen samenwerking
Planning	Gestart 2020, looptijd n.t.b.
Investering	per project te bepalen
Subsidie MRDH	Nader te bepalen per project na vaststelling verkenningen
Rol MRDH	Trekker in samenwerking met RET, Rotterdam

Het samenwerkingsprogramma POORR is een werknaam en in 2020 zo benoemd door de MRDH, de RET en de gemeente Rotterdam om alle beleidsdoelen en ambities op een samenhangende manier tot uitvoering te brengen. POORR dient meerdere doelen:

- de geambieerde 3% groei van het OV tot 2040 accommoderen;
- het ondersteunen van nieuwe verstedelijking, verbetering leefbaarheid en economie;
- een verbeterd OV-vervoerssysteem realiseren als schakel in het schaalniveau Randstad;
- versneld komen tot investeringsgerede projecten met het oog op het Nationaal Groeifonds, danwel het reguliere MIRT of opname in het IPVa;
- afstemming op de OV-dossiers tussen MRDH, RET en gemeenten.

Studies en projecten die uit de overleggen van POORR (kunnen gaan) volgen zijn:

- metrocapaciteit middellange termijn;
- metrocapaciteit lange termijn (onder meer automatisch rijden);
- plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam;
- versnellen tram- en buslijnen (ook onderdeel Transitieprogramma OV en corona);
- opwaardering van OV-knooppunten zoals Spijkenisse centrum (in voorbereiding), Zuidplein (in uitvoering), Beurs, Waal- en Rijnhaven;
- ontwikkelstrategie OV Zoetermeer-Rotterdam;
- HOV Ridderkerk en HOV Maastunnel korte termijn.

Enkele verkenningen en planstudies worden verderop in dit hoofdstuk toegelicht.

De dagelijkse taken zijn het voorbereiden van besluitvorming, inhoudelijke samenhang met lokale en (boven)regionale beleidsvelden, faseren en prioriteren, draagvlak organiseren en het managen van raakvlakken. Dit zal, via goed te keuren studies, met daarop volgend verdere uitwerking en realisatie van projecten, bijdragen aan de doelen van de UAB en de Strategische Agenda MRDH.

Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam

In de OV-visie Rotterdam 2040 is geconstateerd dat het tramnet te weinig bijdraagt aan de stedelijke ontwikkeling en reizigersgroei in het mobiliteitssysteem. Het doel van deze studie is om het tramnet zodanig te optimaliseren dat het, net als het metronet, een substantiële bijdrage gaat leveren aan de stedelijke ontwikkeling en leefbaarheid van de regio Rotterdam. In 2022 worden de contouren van dit plan vastgesteld, waarna toegewerkt wordt naar een concreet plan eind 2022.

Innovatie spoorbeveiliging samenloopdeel (naar automatische metro/lightrail)

Indien de vervoersvraag in de metro en de lightrail regio Haaglanden structureel met 3% per jaar groeien, zal eind 2030, ook na een frequentieverhoging, het metrosysteem en de RandstadRail hun maximumcapaciteit bereiken. Een systeemsprong naar (deels) automatische metro's en een upgrade van de spoorbeveiliging van RandstadRail is dan de enige optie om het systeem verder te laten groeien. Deze verkenning krijgt vorm op het zogeheten 'samenloopdeel' in de regio Haaglanden. Via het Nationaal Groeifonds worden in 2022 naar verwachting middelen toegekend om een innovatie aan de spoorbeveiliging door te voeren tussen 2030-2035.

foto: spoorpro

Ontwikkelstrategie Zoetermeer Rotterdam

In 2019 is de gebiedsuitwerking Middengebied afgerond. De MRDH en de gemeenten Zoetermeer, Lansingerland en Rotterdam starten op basis daarvan een ontwikkelstrategie met als doel de OV-bereikbaarheid tussen Zoetermeer en Rotterdam aanzienlijk te verbeteren. De verstedelijkingsplannen in dit gebied spelen hierin een belangrijke rol. In 2020 is een ambtelijke studie gedaan naar de OV-verbinding Zoetermeer-Rotterdam. In 2021 is een vervolgstudie gestart die onderzoekt of het doortrekken van de metro vanuit Rodenrijs naar station Lansingerland-Zoetermeer de verstedelijkingsplannen kan ondersteunen. In 2022 krijgt ook deze studie een vervolg, afhankelijk van besluitvorming en tempo van de verstedelijkingsplannen langs deze corridor. We werken daarbij aan een stappenplan tot 2040, waar verdere verstedelijking en upgraden van het OV hand in hand gaan.

Verkenningen OV Ontwikkeling Den Haag en omgeving (OV Next)	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen, verbeteren kwaliteit en efficiency OV
Doel programma	accommoderen groei OV, ondersteunen verstedelijking, verstevigen samenwerking
Planning	Gestart 2020, looptijd tot 2023
Investering	per project te bepalen
Subsidie MRDH	Nader te bepalen per project na afronden verkenningen
Rol MRDH	Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

De samenwerking OV Next is een werknaam en in 2020 zo benoemd door de MRDH, HTM en de gemeente Den Haag om alle beleidsdoelen en ambities, op een samenhangende manier tot uitvoering te brengen. OV Next dient meerdere doelen:

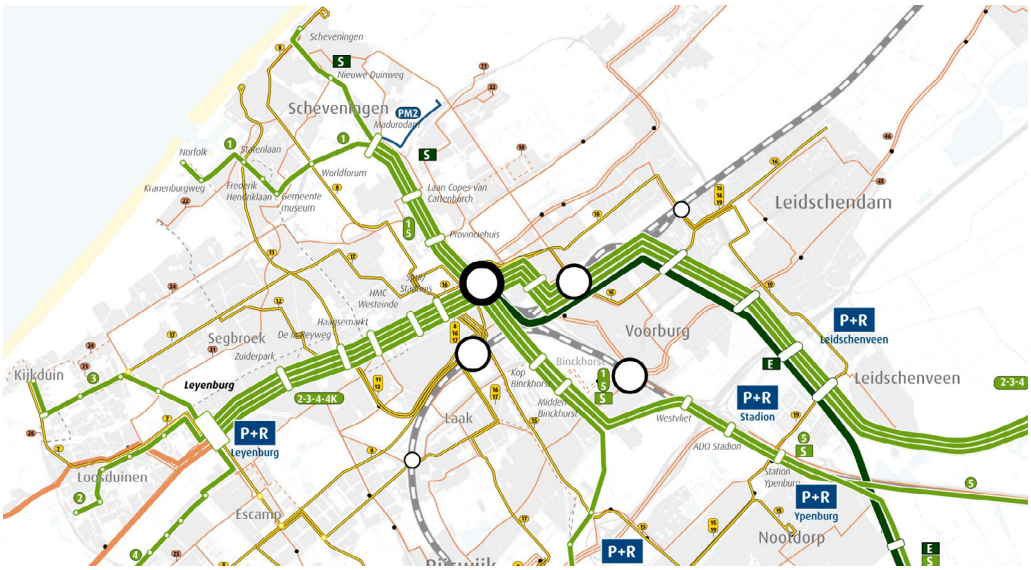
- de geambieerde 3% jaarlijkse groei van het OV tot 2040 accommoderen;
- het ondersteunen van nieuwe verstedelijking, verbetering leefbaarheid en economie;
- een verbeterd OV-vervoerssysteem realiseren als schakel in het schaalniveau Randstad;
- versneld komen tot investeringsgerede projecten met het oog op het Nationaal Groeifonds, danwel het reguliere MIRT of opname in het IPVa;
- afstemming op de OV-dossiers tussen MRDH, HTM en gemeenten.

Studies en projecten die uit de overleggen van OV Next (kunnen gaan) volgen zijn:

- verkenning Koningscorridor;
- gekoppeld rijden Leyenburgcorridor en ingrepen op het samenloopdeel RandstadRail;
- knooppunten en hubs;
- doorstroommaatregelen tram en bus (ook onderdeel Transitieplan OV en corona);

Enkele verkenningen en planstudies worden verderop in dit hoofdstuk toegelicht.

De dagelijkse taken zijn het voorbereiden van besluitvorming, inhoudelijke samenhang met lokale en (boven)regionale beleidsvelden, faseren en prioriteren, draagvlak organiseren en het managen van raakvlakken. Dit zal, via goed te keuren studies, met daarop volgend verdere uitwerking en realisatie van projecten, bijdragen aan de doelen van de UAB en de Strategische Agenda MRDH.



Den Haag Zuidwest, Westland, Rijswijk, Delft

De MRDH verkent samen met de gemeenten Den Haag, Rijswijk, Delft en Westland en met de HTM de toekomstige mogelijkheden van het OV-netwerk in dit gebied. Met name een OV-ontsluiting tussen de verdichtingslocatie Den Haag Zuidwest en de spoorlijn Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam-Dordrecht is een opgave, voortvloeiend uit de Schaalsprong OV Den Haag. Daarnaast richt de verkenning zich op de wijzigingen in de infrastructuur van de verbindingen tussen het Westland en Delft Reinier de Graaff, en de spoorlijn Den Haag-Delft. De MRDH geeft samen met de mede-opdrachtgevers gemeenten Westland, Den Haag en Maassluis een vervolg aan de, in 2021 afgeronde, pré-verkenning HOV Den Haag-Naaldwijk-Maassluis-Delft-Rotterdam. Onder de projectleiding van de gemeente Westland start een verkenning die onder meer inzicht moet geven in het tracé en de kosten van het beoogde BRT systeem (Bus Rapid Transit, een zeer hoogwaardig bussysteem).

Verkenning Koningscorridor

De MRDH verkent met de HTM en de gemeente Den Haag op welke manier de OV-corridors Scheveningen-Binckhorst-Delft/Zoetermeer (Koningscorridor) stapsgewijs kunnen ontwikkelen tot volwaardige en hoogfrequente lightrailverbindingen. De verkenning richt zich op infrastructurele ingrepen als kruisingen, vrij liggende tracés, kunstwerken, tunnels, haltes enzovoort, met het doel om de reistijd en de capaciteit op deze corridor substantieel te verbeteren. Deze OV-lijnen functioneren als drager voor de verdere stedelijke ontwikkeling van de regio.

4.3 Planstudies Openbaar Vervoer

Er is op het moment van schrijven geen planstudie Openbaar Vervoer.

De provincie Zuid-Holland en de gemeente Zoetermeer werken wel aan een planstudie voor Openbaar Vervoer Leiden-Zoetermeer, waar de MRDH later kennis van zal nemen.

4.4 Uitwerkingen Openbaar Vervoer

Verhoging capaciteit metronet Rotterdam (binnen POORR)	
Doelstelling S.A.	Verbetering kwaliteit en efficiency OV, verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO2-reductie
Thema	Reistijdverkorting, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering
Fase	uitwerking
Planning	uitwerking en realisatie maatregelen t/m 2030
Investering	circa € 200 miljoen
Bijdrage MRDH	circa € 100 miljoen
Rol MRDH	Trekker in samenwerking met de RET en Rotterdam

In de OV-visie Rotterdam 2040 en de adaptieve ontwikkelstrategie Mobiliteit en Verstedelijking is geconstateerd dat een uitbreiding van de metrofrequentie op de E-lijn en C-Lijn van het metronet tussen 2025 en 2030 een hoge maatschappelijke impact heeft op de reizigers en de verstedelijkingsplannen. De in 2021 afgeronde planstudie laat zien dat het aantal reizigers op het hele metronet jaarlijks met 3% groeit en er binnen enkele jaren op meerdere plekken in het metronet capaciteitsknelpunten ontstaan. De studie richt zich op frequentieverhoging in de spits van de huidige 18 naar maximaal 24 diensten per uur, met daarnaast onderzoek naar infravraagstukken, stallingscapaciteit, veiligheid en omgevingshinder. Eind 2022 wordt de planstudie vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit, inclusief een voorstel voor de bekostiging als onderdeel van de propositie voor het Nationaal Groeifonds. Dit behelst dan het aantal nieuwe voertuigen, en de aanvullend benodigde infrastructuur, zoals een stalling, extra stroomvoorziening, uitbreiding capaciteit metrostation Beurs, mogelijke sanering van een overweg en geluidswerende voorzieningen.

Net als het project Gekoppeld rijden RandstadRail maakt dit project deel uit van de propositie Nationaal Groeifonds, waarover in het voorjaar 2022 meer duidelijkheid komt.

Beeld: Robin Utrecht Fotografie

RandstadRail lijnen 3 en 4 gekoppeld rijden (=Leyenburgcorridor) (binnen OV Next)	
Doelstelling S.A.	Verbetering kwaliteit en efficiency OV, verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO2-reductie
Thema	Reistijdverkorting, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering
Fase	uitwerking
Planning	uitwerking en realisatie maatregelen t/m 2030
Investering	circa € 180 miljoen
Bijdrage MRDH	circa € 90 miljoen
Rol MRDH	Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

De lightraillijnen 3 en 4 tussen Zoetermeer en Den Haag Zuidwest groeien jaarlijks met 3% per jaar. In Den Haag Zuidwest en centraal Den Haag vindt eveneens een substantiële verstedelijking plaats. Om deze groei door te kunnen zetten, is volgens de eind 2022 door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vast te stellen planstudie, allereerst een verlenging van de lightrailvoertuigen op deze OV-lijnen nodig (Leyenburgcorridor). De verlenging bestaat uit het koppelen van voertuigen en het geschikt maken van perrons voor de lengte van deze gekoppelde voertuigen. Inpassing in de stad op de stedelijke delen van lijn 3 en 4 zijn eveneens cruciaal in het slagen van dit project.

Net als het project Metronet maakt dit project deel uit van de propositie Nationaal Groeifonds, waar in het voorjaar 2022 meer duidelijkheid over komt.

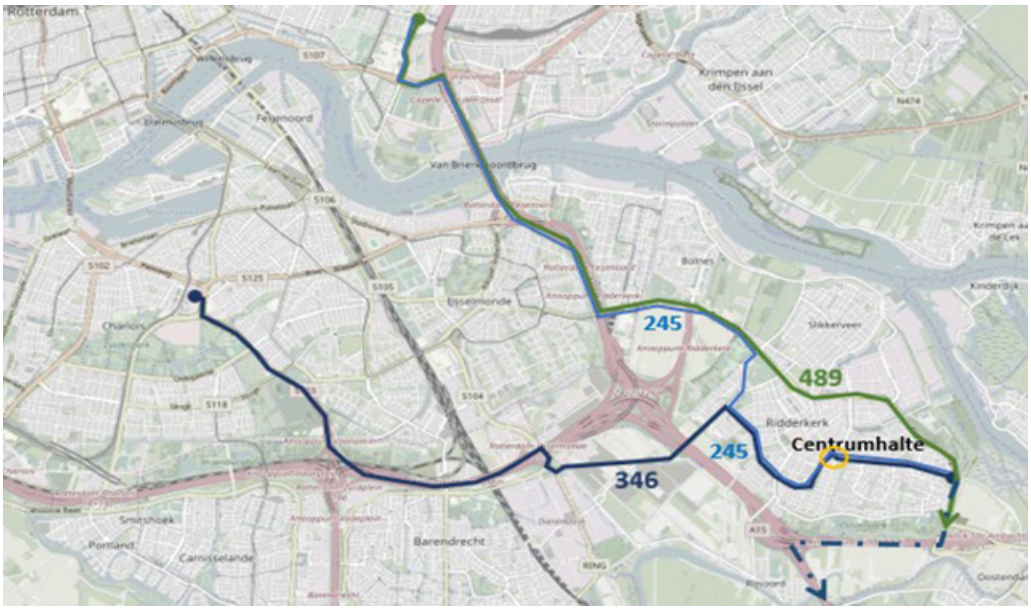
Foto: Leen Dorrwegt

HOV Ridderkerk	
Doelstelling S.A.	Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis	Kansen voor mensen, Concurrerende economie, Efficiënt en rendabel
Fase	Uitwerking
Planning	Uitwerking 2022, realisatie in periode 2022-2026
Investering	€ 9,5 miljoen
Subsidie MRDH	€ 7,4 miljoen
Rol MRDH	Subsidieverlener

Met het vaststellen van de bestuursovereenkomst gaan de RET, de gemeente Ridderkerk en de MRDH de realisatiefase in ten behoeve van de infrastructurele maatregelen en bus-voorzieningen op het grondgebied van Ridderkerk. Deze resulteren in een goede doorstroming met een R-Net buslijn tussen Zuidplein Rotterdam en Ridderkerk Centrum.

Na realisatie van deze infrastructurele maatregelen door de gemeente Ridderkerk wordt de R-Netbuslijn door de RET geëxploiteerd. Voor de gemeente Ridderkerk betekent dit dat er infrastructurele ingrepen in de openbare ruimte plaatsvinden. Voor RET betekent dat, dat zij op het moment dat de realisatie van maatregelen gereed is, vanaf 2026 gaan rijden op een gestrekte route via de Vlietlaan met R-Netbussen.

De gemeente Ridderkerk zal de subsidie waarschijnlijk in twee tranches aanvragen in 2022 en in 2023, waarbij elke tranche een logische bundeling van haltevoorzieningen en aanpassingen infrastructuur bevat.



HOV ontwikkeling korte termijn Maastunnel-Zuidplein 2025	
Doelstelling S.A.	Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis	Kansen voor mensen, Concurrerende economie, Efficiënt en rendabel
Fase	Uitwerking
Planning	realisatiebesluit 2022, realisatie in periode 2022-2025
Investering	€ 2,5 miljoen (KTA Oeververbinding)
Subsidie MRDH	€ 1,67 miljoen
Rol MRDH	Subsidieverlener

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

Doorstroommaatregelen tram/bus Rotterdam en Den Haag	
Doelstelling S.A.	Verbetering kwaliteit en efficiency OV, verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO2-reductie
Thema	Reistijdverkorting, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering
Fase	Uitwerking
Planning	uitwerking en realisatie maatregelen t/m 2025
Investering	€ 9 à € 13 miljoen
Subsidie MRDH	€ 11 miljoen, onderdeel van Transitieprogramma OV en corona
Rol MRDH	Trekker in samenwerking met RET en Rotterdam/HTM en Den Haag

Openbaar vervoer dat de reiziger snel van A naar B brengt is in meerdere opzichten wenselijk. Snel OV draagt allereerst bij aan de doelstellingen van de UAB, om meer banen en stedelijke centra binnen 45 minuten bereik van meer mensen te brengen. Daarnaast waarderen reizigers snel OV, wat leidt tot meer reizigers en daarmee meer reizigersopbrengsten. Tegelijk zorgt sneller OV voor besparing in exploitatiekosten: er is minder materieel en mensen nodig om de dienstregeling uit te voeren. Met de doorstroommaatregelen voor de tram en bus in Rotterdam, Den Haag en in de regio wordt stapsgewijs met een mix aan operationele maatregelen en beperkte fysieke maatregelen de reistijd (voor een aantal tramlijnen en een buslijn) verkort.

Een deel van de fysieke maatregelen die betrekking hebben op het IPVa bestaat uit het verminderen van conflicten tussen de tram en het overig verkeer, zoals een (hogere) afscheiding langs trambanen en het realiseren en programmeren van intelligente VRI's. Dit bevordert de doorstroming en daarmee de rijtijd en betrouwbaarheid. Belangrijk aandachtspunt bij de maatregelen is de aansluiting op de gemeentelijke plannen voor verkeer en buitenruimte.
De halteertijd van trams wordt korter wanneer het in- en uitstappen van passagiers sneller gaat. Dat kan bijvoorbeeld met het aanbrengen van markering op tramhaltes waar de tramdeur precies stopt.

Binnen de exploitatie kan verder worden gedacht aan het aanbrengen van semi-transparant glas in de bestuurderscabine waardoor de trambestuurder minder wordt afgeleid of interactie heeft met passagiers, met als doel bevordering van de rijtijd en betrouwbaarheid. Het installeren van snellere tramdeuren, en het versnellen van in- en uitchecken, bijvoorbeeld door in- en uitchecken op perrons mogelijk te maken of met een smartphone in- en uitchecken. Ook kan worden gedacht aan een alternatieve dienstregeling: bijvoorbeeld een onderscheid in lokale- en expresse-diensten, of hoogfrequent/spoorboekloos rijden.

De investeringen in de maatregelen zijn op termijn terug te verdienen, mits zij samen genoeg reistijdwinst realiseren, zodat er minder trams in de dienstregeling ingezet hoeven en/of de snelheidswinst leidt tot meer reizigers.

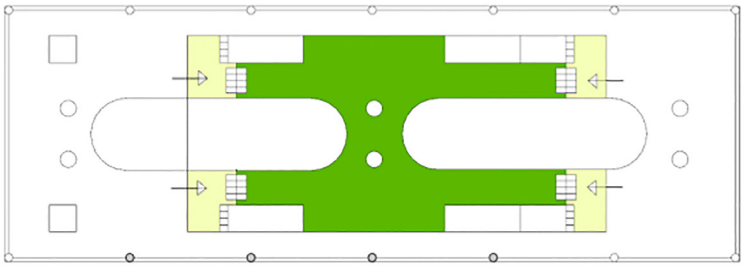
Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse centrum	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO2-reductie
Thema	Kwaliteitsverbetering OV knooppunten
Fase	Uitwerking; realisatie vanaf 2022
Investering	circa € 20 miljoen
Subsidie MRDH	circa € 8,6 miljoen voor het busstation
	€ 8,25 miljoen voor renovatie van het metrostation
Rol MRDH	Subsidieverlener aan Nissewaard, opdrachtgever/subsidieverlener aan RET

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

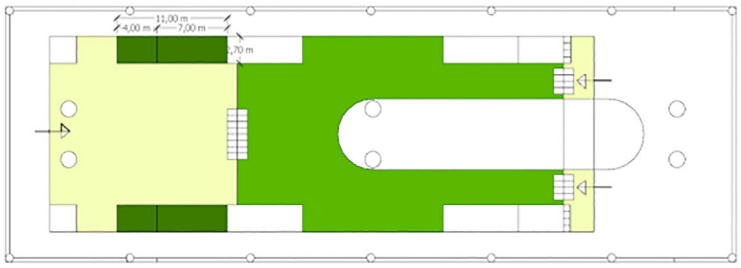
De gemeente wil daarom het bus- en metrostation Spijkenisse centrum aanpassen en verbeteren. Door de kwaliteit van dit OV-knooppunt te verbeteren wordt het voor de huidige, maar zeker ook voor toekomstige bewoners, aantrekkelijk om met het openbaar vervoer te reizen.

De planstudie richt zich op meer en betere fietsenstallingen, het omzetten van parkeerterrein naar P+R, het aantrekkelijker inrichten van de openbare ruimte met looproutes en het verbeteren van de lay-out van bushaltes en busopstelplaatsen.

In oktober 2021 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit goedkeuring verleend aan de planstudie voor renovatie van het metrostation Spijkenisse Centrum. In 2022 werkt de RET de schetsen uit tot voorontwerp en definitief ontwerp. De verwachting is dat eind 2022 kan worden gestart met de renovatie die loopt tot in de eerste helft van 2024. De renovatie betreft betere looproutes en wachtvoorzieningen op en bij de halte, in aansluiting op de rest van het knooppunt.



Plattegrond stationshal huidige situatie met ingang en in groen de 'betaalde zone'.



Schetsontwerp nieuwe situatie met vergrote stationshal en nieuwe indeling en centrale ingang zuidwest zijde, donkergroen = winkel/ servicepunt.

Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid	
Doelstelling S.A.	Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis	Concurrerende economie, kansen voor mensen
Thema	Capaciteitsvergroting
Fase	Uitwerkingsfase
Planning	Realisatie 2022 -2024
Investering	€ 7,5 miljoen
Bijdrage MRDH	€ 7,5 miljoen inclusief KTA-bijdrage IenW
Rol MRDH	Subsidieverstrekker

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

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

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

Het samenloopdeel is erkend als een OV-knelpunt in de door het Rijk uitgevoerde capaciteitsanalyse (IMA). Het Rijk draagt daarom financieel bij via de Korte Termijn Aanpak MoVe.

4.5 Realisatie Openbaar Vervoer

Treinsporen station Schiedam centrum	
Doelstelling S.A.	Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis	Lange termijn concurrerende economie, kansen voor mensen, CO2-reductie
Thema	Capaciteitsvergroting
Fase	realisatiefase
Planning	Voorbereiding in 2022, Realisatie t/m 2025
Investering	Maximaal € 25.487.500 exclusief btw
Bijdrage MRDH	€ 6.982.500 exclusief btw
Rol MRDH	Subsidieverlener aan ProRail

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

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

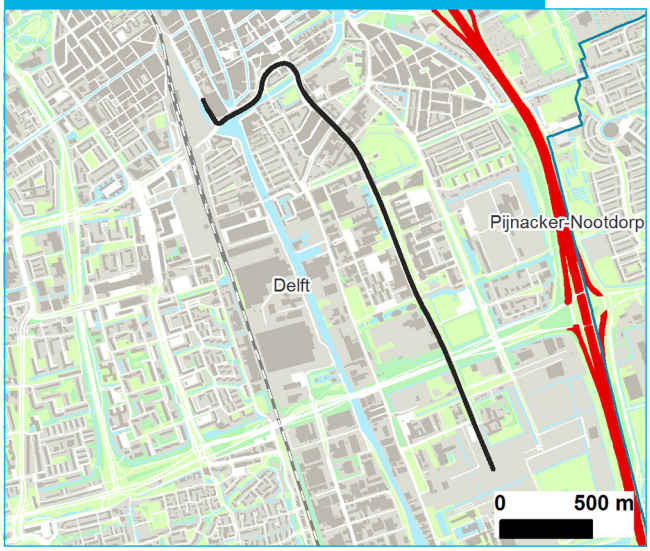
- meer robuustheid te creëren op de sporen tussen Den Haag en Rotterdam en een hogere treinfrequentie per 2025;
- behoud van de Intercity-status van station Schiedam Centrum;
- een betekenisvolle stap te zetten naar volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam;
- alle perrons op Schiedam Centrum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

Randvoorwaarde is dat Rijk en regio de kosten gezamenlijk dragen op basis van 50/50. Omdat het Rijk van hun aandeel 21% in het BCF stort, is de werkelijke bijdrage van de MRDH en de provincie Zuid-Holland elk 29,3%.

Tramlijn 19b Delft	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema	Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase	Realisatie
Planning	Eind 2022 realisatie in TU-wijk gereed, exploitatie vanaf eind 2023
Investering	€ 54,45 miljoen
Subsidie MRDH	€ 54,45 miljoen
Rol MRDH	Opdrachtgever

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

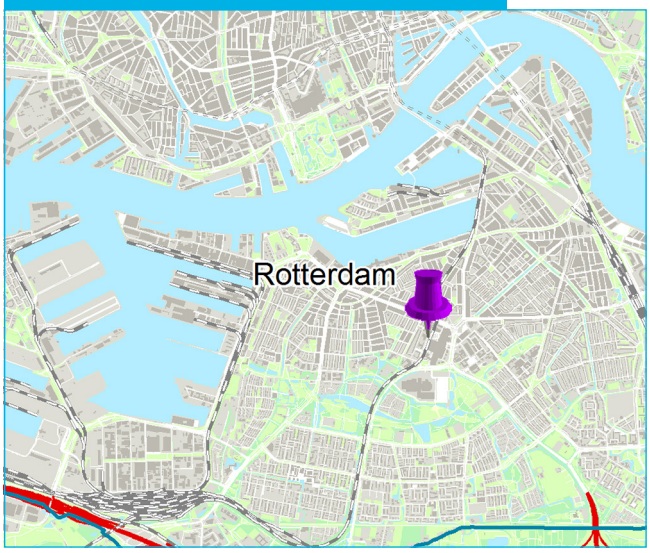
Tramlijn 19 incl. nieuwe Sebastiaanbrug, Delft



Hart van Zuid (Rotterdam)	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Fase	Realisatie
Planning	Start 2022, oplevering 2025
Investering	Niet bekend, betreft een totale gebiedsontwikkeling
Subsidie MRDH	€ 12 miljoen
Rol MRDH	Subsidieverlener

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

OV knooppunt Hart van Zuid



Halte Rodenrijs (Lansingerland)	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Fase	Realisatie
Planning	Start 2021, oplevering 2022
Investering	Gemeente € 2.689.000, RET € 912.000
Subsidie MRDH	Gemeente € 1.904.000 inclusief bijdrage Rijk, RET € 912.000
Rol MRDH	Subsidieverlener

De gemeente Lansingerland en de RET hebben samen een ontwerp gemaakt voor de opwaardering van de knoop Rodenrijs. Op deze knoop komen bussen en metro bij elkaar. Voor reizigers is er ruimte voor fietsparkeren en een P+R-terrein. Belangrijke uitgangspunten voor het ontwerp zijn het stimuleren van het OV- en fietsgebruik door het verbeteren van stallingsmogelijkheden, het verbeteren van de uitstraling en kwaliteit van de openbare ruimte door een groene en duurzame uitstraling, de hoge kwaliteit van de materialen en het creëren van een aangename verblijfskwaliteit met daarbij een wachtmogelijkheid op het busstation.

De RET heeft daarnaast opdracht gekregen om de overkappingen op de haltes van de metro te verlengen, zodat meer passagiers beschut kunnen wachten.

De opwaardering van halte Rodenrijs is onderdeel van de KTA 2019 en wordt mede mogelijk gemaakt door een bijdrage van het Rijk.

Hoofdstuk 5 Programma's en projecten Verkeer

Wegenstructuur

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

Ketenmobiliteit

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

Ketenmobiliteit is toegelicht in hoofdstuk 4.1 bij de programma's Openbaar Vervoer.

Duurzame Mobiliteit

Met het programma Duurzame Mobiliteit (incl. regionaal maatregelenpakket) is de ambitie van 30% CO_2-reductie in 2025 nog niet verwezenlijkt. Daarom werken we onder meer aan maatregelen die door regionale samenwerking een groot effect opleveren voor de reductie van de CO_2-uitstoot, zoals maatregelen gericht op deelmobiliteit, werkgebonden mobiliteit en het duurzaam inkopen van zwaar materieel en verduurzamen van logistiek.

Het programma Duurzame Mobiliteit is dynamisch en adaptief. Het programma actualiseren we jaarlijks door het maatregelenpakket aan te vullen en/of aan te passen, ook op basis van de informatie die de gemeenten aanleveren. Het grootste deel van de maatregelen valt onder exploitatie of is integraal onderdeel van OV-projecten of verkeersprojecten.

Smart Mobility

MRDH is een van de partijen die in 2019 in het BO-MIRT de krachtenbundeling Smart Mobility heeft ondertekend. Onderdelen van de krachtenbundeling zijn MaaS, deelmobiliteit, ITS, zelfrijdend vervoer en digitalisering. Het zijn onderwerpen die binnen de MRDH worden opgepakt vanuit de programma's Duurzame Mobiliteit, AVLM en de bereikbaarheidsopgave. Ook binnen de gebiedsprogramma's MoVe worden Smart Mobility-maatregelen genomen. De bijdragen voor de krachtenbundeling volgens het BO-MIRT besluit zijn: kennisontwikkeling € 33.000 per jaar (2020-2023) en digitaliseringsopgave € 170.000 per jaar (2020-2023).

Gedragsaanpak

Slimme bereikbaarheidsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting wordt mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement).

Binnen het programma Kleine projecten wordt budget opgenomen voor subsidie van gedrags-maatregelen, waarvan de uitvoering door gemeenten wordt geïnitieerd en belegd bij de nieuwe uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

In het BO-MIRT van 2020 hebben Rijk en regio afgesproken een Nationaal Toekomstbeeld Fiets op te stellen. De MRDH heeft de regionale ambitie uitgewerkt in de Regionale Fietsagenda. Dit moet leiden tot een strategie die Rijk, MRDH en gemeenten gezamenlijk volgen om op basis van cofinanciering het volume aan fietsinvesteringen aanmerkelijk te verhogen. De 'Schaalsprong Fiets', zoals voorgenomen in het Ambitiedocument '2de Etappe Tour de Force' uit 2019, wordt daarmee zichtbaar op straat. Op basis van nog te maken nadere afspraken tussen Rijk en regio zal de doorwerking in dit investeringsprogramma verder worden uitgewerkt.

5.1 Programma's Verkeer

Automated Vehicles Last Mile	
Doelstelling S.A.	Versnellen van innovatie in mobiliteit
Top-eis	Concurrerende economie
Thema	Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	Verkenning tot en met realisatie
Planning	2019 - 2024
Investering	€ 37 miljoen
Subsidie MRDH	€ 15 miljoen
Rol MRDH	Subsidieverlener

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

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

De MRDH stimuleert deze ontwikkelingen door subsidies te verlenen aan acht projecten die in de bijlagen zijn beschreven. De belangrijkste activiteit in dit stadium is het verkennen welke projecten kansrijk zijn. Bij het Haga-ziekenhuis in Den Haag is de eerste proef met een shuttle. De nieuwe Parkshuttle in Capelle gaat dit jaar rijden.

Metropolitane fietsroutes	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Kansen voor mensen, Concurrerende economie, netwerkeisen fiets
Thema	: Capaciteitsvergroting, reistijdverkorting, verkeersveiligheid, kwaliteitsverbetering
Planning	Planstudie gereed 2023, daarna gefaseerde realisatie
Investering	€ 250 miljoen 2020-2030
Subsidie MRDH	€ 175 miljoen
Rol MRDH	Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener

De MRDH hanteert een regionaal basisnetwerk voor fietspaden waarvan gewenst is dat het voldoet aan de standaard CROW-eisen. Een deel daarvan wordt opgewaardeerd tot een hoogwaardig niveau om de bereikbaarheid van toplocaties en arbeidsplaatsen te verbeteren: deze fietspaden hebben (in potentie) een intensiteit van meer dan 1.500 fietsers per etmaal en noemen we de Metropolitane fietsroutes. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft de uitvoeringsregeling aangepast en het subsidie-percentage voor prioritaire Metropolitane fietsroutes tijdelijk verhoogd naar 70% tot 1 januari 2025. De subsidie kan zijn opgebouwd uit meerdere bronnen, de wegbeheerder neemt 30% van de subsidiabele kosten voor zijn rekening.

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

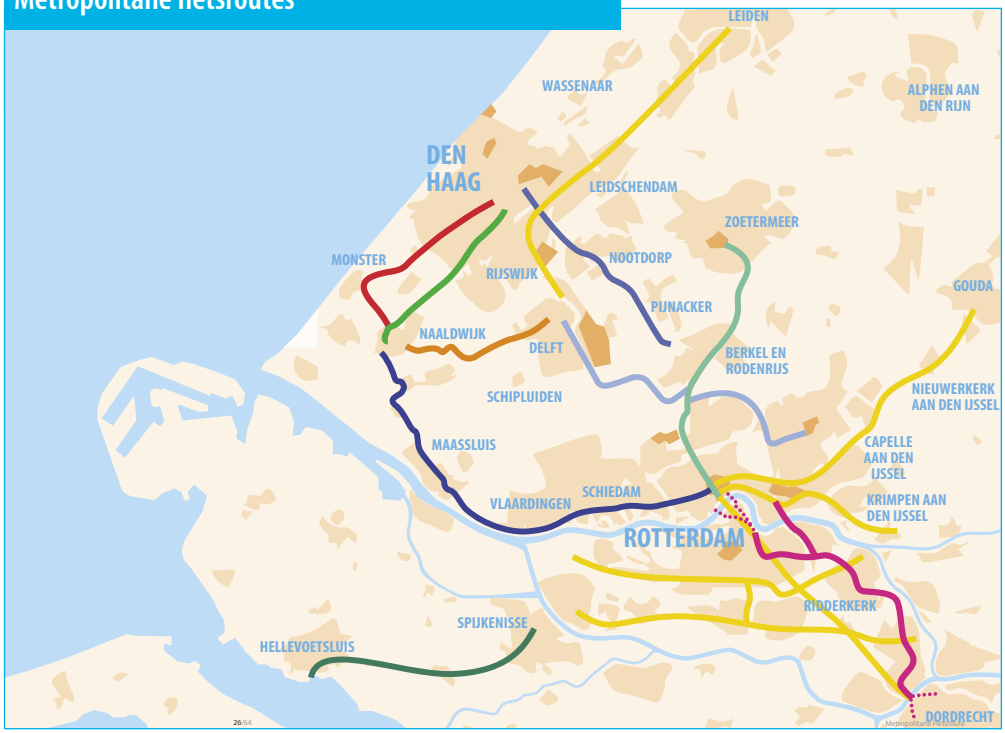
Voor twee routes is een samenwerkingsovereenkomst getekend: de route Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam: van de Greenport in Naaldwijk via Maassluis, Vlaardingen en Schiedam naar Rotterdam Centrum. En de route Zoetermeer - Rotterdam: van het centrum Zoetermeer via station Lansingerland-Zoetermeer en metrostation Rodenrijs naar centrum Rotterdam.

Op basis van de getekende overeenkomst kunnen de gemeenten subsidie aanvragen tegen het hogere percentage.

Voor de volgende geprioriteerde routes is de verkenning afgerond en wordt op korte termijn overgegaan tot ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst:

1. Delft - Rotterdam Alexander: van Delft CS langs het TU-terrein over de A13 via Pijnacker-Nootdorp, Berkel en Rodenrijs naar Rotterdam Alexander. Deze route bevat een oversteek over de snelweg A13.
2. Den Haag - Pijnacker: van het Spui in Den Haag via Leidschendam-Voorburg (over de Vliet) naar Ypenburg, Nootdorp en Pijnacker. Deze route bevat een oversteek over de Vliet. Een paar knooppunten zijn opgenomen in CID-Binckhorst.

Metropolitane fietsroutes



Geprioriteerde routes	Lengte	Samenwerkende gemeenten
Westland-Rotterdam	27 km	Westland, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, Rotterdam
Rotterdam-Zoetermeer	17 km	Rotterdam, Lansingerland, Zoetermeer
Den Haag-Pijnacker	14 km	Rijswijk, Den Haag, Pijnacker-Nootdorp, Leidschendam-Voorburg
Delft-Rotterdam Alexander	20 km	Delft, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland, Rotterdam
Voorne-Putten	15 km	Hellevoetsluis, Nissewaard
Westland-Den Haag via Monster	16 km	Westland, Den Haag
Westland-Den Haag via Honselersdijk	15 km	Westland, Den Haag
Dordrecht-Rotterdam	15 km	Dordrecht, Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Ridderkerk, Rotterdam
Westland-Delft	12 km	Westland, Midden-Delfland, Delft
Overige snelfietsroutes		
De economische toplocaties en werkgebieden		

De volgende geprioriteerde routes bevinden zich (sinds 2021) in de verkenningsfase:

1. Dordrecht - Rotterdam: via Zwijndrecht -Hendrik-Ido-Ambacht - Ridderkerk centrum - Capelle aan den IJssel. De route loopt over de Van Brienenoordbrug.
2. Den Haag CS - Honselersdijk - Naaldwijk (Westland). Een deel van de route loopt via de N464 langs de fruitmuur, waar provincie Zuid-Holland wegbeheerder is.
3. Den Haag centrum - Monster - Naaldwijk (Westland).
4. Delft - Midden-Delfland - Naaldwijk (Westland). Een deel van de route loopt langs de N223 waar provincie Zuid-Holland wegbeheerder is.

Voor de Metropolitane Fietsroutes in en naar het Westland is de dekking gevonden in het Gebiedsprogramma Greenport 3.0 Westland.

Verkeersveiligheid en Specifieke Uitkering Rijk (SPUK-regeling)	
Doelstelling S.A.	
Top-eis	Kansen voor mensen
Thema	Verkeersveiligheid
Planning	Realisatie vanaf 2021
Investering	€ 15 miljoen 2021-2025
Subsidie MRDH	€ 6 miljoen
Rol MRDH	Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener

De 23 gemeenten werken samen aan het verbeteren van de Verkeersveiligheid. Wat er moet verbeteren en wie het grootste risico loopt in het verkeer is al eerder vastgesteld in de Analyse Verkeersveiligheid MRDH.

In juli 2020 is de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid MRDH (Regionale UAV) vastgesteld. Samen met tijdelijk uitgebreide subsidiemogelijkheden van de MRDH en het Rijk geeft dit de punten waar de gemeenten aan de slag gaan met verkeersveiligheidsverbeteringen. De ambitie vanuit het Rijk is nul verkeersslachtoffers in 2050, wat aansluit bij de regionale aanpak "Maak een punt van nul". De 23 wethouders Verkeer hebben gevraagd om specifiekere doelen voor 2025, vertaald in risico-indicatoren. Een risico-indicator is een hulpmiddel om het veiligheidsniveau van specifieke onderdelen van het verkeerssysteem te inventariseren en te monitoren.

Het ontwikkelde dashboard geeft per gemeente, en voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag als geheel, een score aan per risico-indicator. Per indicator is door elke gemeente een streefwaarde benoemd die in 2025 gerealiseerd moet zijn in de betreffende gemeente. Het gemiddelde hiervan is de MRDH-streefwaarde per indicator.

Zo is bijvoorbeeld 62% van de basisschoolomgevingen in de metropoolregio Rotterdam Den Haag als schoolzone ingericht. In 2025 streven de gemeenten naar 77%. De vastgestelde streefwaarden en risico-indicatoren zijn vastgelegd in een infographic.

Het in december 2021 vastgestelde Regionale Programma Gedragsbeïnvloeding geeft de regionale koers aan voor de inzet van verkeerseducatie en campagnes voor de risicogroepen. Samen met de inzet op de infrastructuur conform de Regionale UAV en de samenwerking met de politie voor handhaving, zorgt dit voor de noodzakelijke integrale aanpak (3E's) om de verkeersveiligheid te vergroten.

Voor het programma gedragsbeïnvloeding is jaarlijks budget opgenomen in het programma Kleine projecten. Gemeenten kunnen subsidie aanvragen, of via de MRDH verkeerseducatie voor op basis- en voortgezet onderwijs organiseren.

5.2 Verkenningen en planstudies Verkeer

A44 / N44 Wassenaar	
Doelstelling S.A.	Betrouwbaar op weg
Top-eis	Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	Verkenning
Planning	nog niet bekend
Investering	nog niet bekend
Subsidie MRDH	Bijdrage in verkenning
Rol MRDH	Samen met Wassenaar en Den Haag opdrachtgever verkenning

De MRDH en de gemeenten Wassenaar, Den Haag en Leidschendam-Voorburg hebben samen met PZH en RWS een verkennende studie gedaan naar de toekomst van de N44 in het regionale netwerk. Het doel van deze verkennende studie was tweeledig:

1. verkeerskundig onderzoek naar de huidige en toekomstige omvang van de doorstromings- en betrouwbaarheidsproblematiek op de N44 en het wegennet daaromheen;
2. het onderzoeken en beoordelen van een aantal varianten/scenario's voor de netwerkontwikkeling met oog voor de ruimtelijke kwaliteit.

De studie toont aan dat de doorstroming op de N44 in de spits niet voldoet aan de MRDH-normen in de huidige en toekomstige situatie. Daarnaast vormt de weg nu een ecologische barrière en een beperking voor de leefbaarheid voor woningen langs de weg.

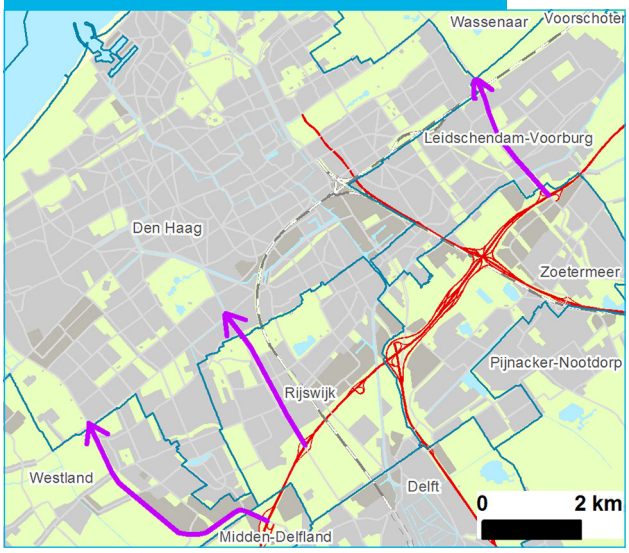
De afgeronde scenariostudie kan niet direct vertaald worden in concrete maatregelen. Maatregelen voor verkeersveiligheid, milieuhinder, mobiliteitsmanagement en barrièrewerking worden verder onderzocht en geconcretiseerd.

A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen	
Doelstelling S.A.	Betrouwbaar op weg
Top-eis	Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	Planstudie
Planning	Planuitwerking gereed in 2021
Investering	€ 248 miljoen Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012)
Subsidie MRDH	€ 22 + € 9,4 miljoen (op basis van bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan en het besluit bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 30 januari 2019 Beatrixlaan fase 1)
Rol MRDH	Subsidieverlener

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

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

A4 inprikkers



Het ministerie van IenW betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief het vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen N14 en de Ketheltunnel. Daarnaast zijn enkele meekoppelkansen voor fietsroutes uitgewerkt waarbij ook een bijdrage van de MRDH wordt verwacht. Dit zijn onder meer fietsovergangen/routes in Rijswijk (bijdrage MRDH circa € 1,5 miljoen) en Leidschendam-Voorburg (verwachte bijdrage MRDH circa € 6 miljoen). Afhankelijk van de grootte van de bijdrage loopt dat via het programma kleine projecten of als zelfstandig groot project. De provincie Zuid-Holland heeft al enige maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute genomen. De MRDH, gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg. De bijdrage van de MRDH is inclusief indexatie maximaal € 22 miljoen. Voor de Prinses Beatrixlaan fase 1 is een alternatief voorstel met een verschoven maaiveld-variant uitgewerkt waarover de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit heeft genomen. Rijswijk en de MRDH (€ 9,4 miljoen) betalen aan deze oplossing. Alle deelprojecten doorlopen momenteel de fase van planuitwerking. Op korte termijn wordt de voortgang en planning per deelproject in beeld gebracht.

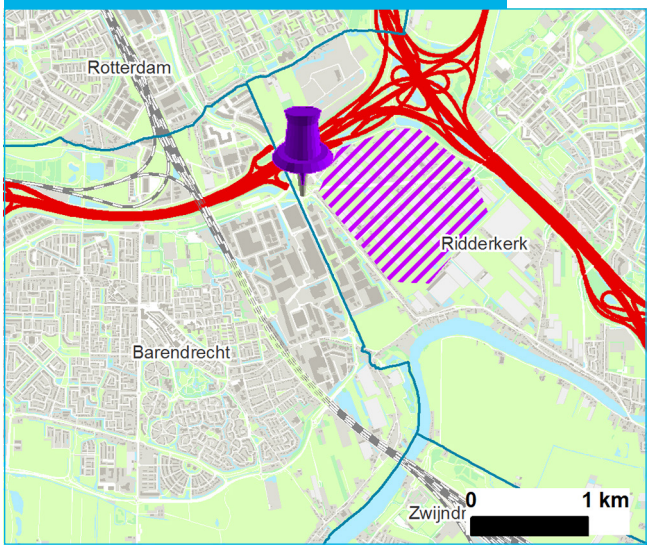
5.3 Uitwerkingen Verkeer

Nieuw Reijerwaard	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Thema	Capaciteitsuitbreiding
Fase	Realisatie
Planning	Realisatie 2021-2024
Investering	€ 37 miljoen.
Subsidie MRDH	€ 5,25 miljoen
Rol MRDH	Subsidieverlener

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

De Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard voert het project uit.

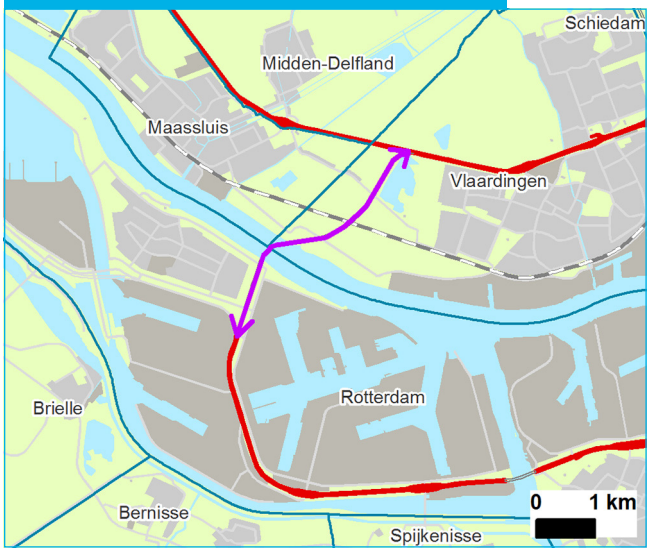
Ontsluiting Nieuw Reijerwaard



5.4 Realisatie Verkeer

Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)	
Doelstelling S.A.	Betrouwbaar op weg
Top-eis	Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	Realisatie
Planning	Gereed in 2024
Investering	€ 1,1 miljard
Subsidie MRDH	€ 5,45 miljoen voor het Kwaliteitsprogramma
Rol MRDH	Subsidieverlener

Blankenburgverbinding



Rijkswaterstaat legt de Blankenburgverbinding aan: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg. De tunnel komt ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Door de regionale en lokale partijen is een Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door onder meer het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook gaat het programma over extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken. Het Rijk draagt € 25,8 miljoen bij aan dit programma, de MRDH € 5,45 miljoen.
De subsidies en bijdragen zijn in 2019 grotendeels verplicht en betaald, behoudens enige afspraken met de gemeente Vlaardingen over de Marathonweg.

De Grote Kruising (Krimpen aan den IJssel)	
Doelstelling S.A.	Betrouwbaar op weg
Top-eis	Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	Realisatie
Planning	Gereed in 2022
Investering	€ 33,8 miljoen, waarvan € 19,4 miljoen onderhoud en € 14,4 miljoen verbetering
Subsidie MRDH	€ 4,1 miljoen
Rol MRDH	Subsidieverlener

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

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

De totale KTA subsidie aan het project is € 14,45 miljoen, waarvan de MRDH en Rijk elk € 4,1 miljoen voor hun rekening nemen, de provincie iets meer. Het ministerie van IenW stort zijn bijdrage in de BDU; deze is begrepen in de verleende subsidie aan Krimpen aan den IJssel.

A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)	
Doelstelling S.A.	Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Fase	Realisatie
Planning	Gereed in 2025
Investering	€ 1 miljard (circa)
Bijdrage MRDH	€ 64,9 miljoen
Rol MRDH	Bijdrage aan inpassing

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

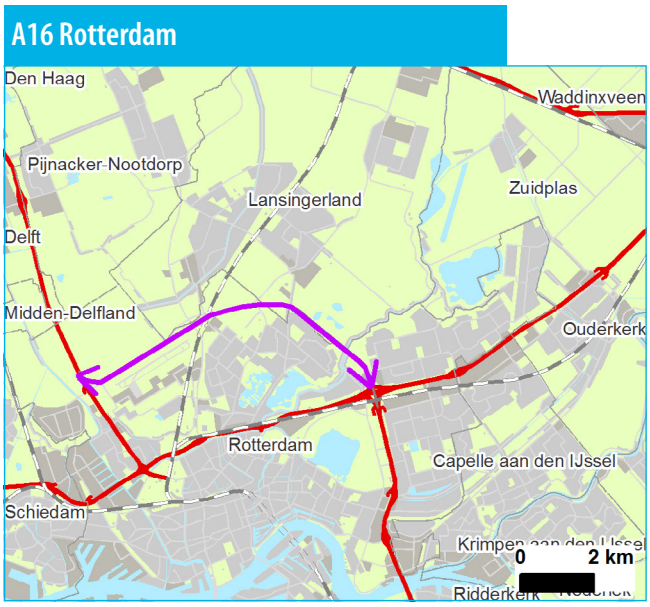


Foto: Fotografie Topview

Hoofdstuk 6 In 2021 en 2022 in gebruik genomen projecten

In 2021 en begin 2022 is een aantal projecten opgeleverd en in gebruik genomen. In deze paragraaf worden de in het oog springende en grote projecten genoemd; in de bijlagen is een lijst opgenomen met kleine projecten die in 2021 zijn afgerond.

De financiële afhandeling heeft over het algemeen langer tijd nodig, zodat de laatste betalingen nakomen in het volgende kalenderjaar. Het is dus mogelijk dat de genoemde projecten financieel nog niet zijn afgerond. In 2021 is slechts één bijzonder project opgeleverd: de fiets- en voetgangerstunnel bij station Delft Campus.

Fiets- en voetgangerstunnel station Delft Campus

Met de verdubbeling van de spoorlijn Rijswijk - Delft-Campus wordt tegelijkertijd het station met de stationsomgeving vernieuwd. Om van de ene naar de andere kant van het station te komen, is een nieuwe stationstunnel aangelegd. Deze verbindt niet alleen de twee stationspleinen met elkaar, het is tegelijkertijd een belangrijke schakel in de oost-west fietsroute. De fietstunnel is in juni 2021 geopend. De gemeente is hiermee meteen verlost van het fietsparkeerprobleem op het viaduct van de Kruithuisweg. Het viaduct werd door veel studenten en medewerkers van de TU Delft gebruikt als overnachtingsplek voor hun rijwiel, waarna ze via een trap het perron oprenden. Nu kan iedereen zijn fiets bij het station zelf parkeren.

Foto: Erik Jansen

Foto: Fotografie-topview

Bijlagen

A	Grote projecten
B1	Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger
B2	Kleine projecten: aanmeldingen 2022
B3	In 2021 afgesloten projecten
C	Korte Termijn Aanpak MoVe 2020-2023
D	Automated Vehicles Last Mile (AVLM)
E	R-net
F	Prioritaire Metropolitane Fietsroutes
G	Doorstroommaatregelen
H	Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio
I	InnOVatie
J	Afkortingenlijst

Bijlage A Grote projecten

Een project is groot als de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 5 miljoen exclusief btw voor OV-projecten en hoger dan € 10 miljoen voor alle andere projecten. In de bijgevoegde lijst zijn zowel lopende beschikkingen als verkenningen en planstudies opgenomen, stand per 1 januari 2022. De bedragen die zijn opgenomen betreffen het aandeel van de MRDH, plus het eventuele aandeel van partijen die hun geldstroom via de MRDH laten lopen. Er zijn drie redenen om de grote projecten apart te benoemen en inzichtelijk te maken:

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

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit;
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur;
OV	Openbaar Vervoer

A Grote projecten

bedragen in euro's

Proj nr.	Projectnaam	Aanvrager	Cat.	Subsidie	Betaald t/m 2021	2022
	NRR/AROV exclusief BleiZo en HSE, vanaf 2015	Den Haag/HTM	OV	113.013.256	109.418.550	3.594.707
	Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)	Den Haag/HTM	OV	132.600.000	17.511.886	33.000.000
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (exclusief St. Sebastiaansbrug)	MRDH	OV	54.450.000	46.742.847	4.707.153
18OMR0451	Tramlijn 19 Sint Sebastiaansbrug (inclusief bijdragen PZH en Delft)	MRDH	OV	27.000.000	26.520.787	479.213
16OZO0027	Vervoersknooppunt BleiZo	Zoetermeer	OV	56.980.000	56.980.000	0
16ONS0037	Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)	NS stations	OV	7.713.000	7.327.350	385.650
18ORE0357	Frequentieverhoging E-lijn	RET	OV	7.450.000	5.492.161	1.957.839
	Hoekse Lijn	Rotterdam	OV	409.584.200	405.456.734	3.382.773
SRRE003053	Systeemsprong sneltram	RET	OV	15.720.271	6.990.271	8.730.000
	Tramlijn 1 (deel buiten INTHR, exclusief exploitatie)	Den Haag/HTM	OV	6.446.305	7.273.223	-826.918
21OR00811	Hart van Zuid	Rotterdam	OV	12.000.000	6.000.000	5.500.000
21OPR0888	Aansluiting 4-sporigheid Schiedam	MRDH	OV	6.982.500		2.794.000
	Renovatie metrostation Spijkenisse Centrum	RET	OV	8.250.000	250.000	2.000.000
22ONI0911	Reconstructie busstation Spijkenisse Centrum	Nissewaard	OV	8.600.000		4.300.000
18WNR0438	Reconstructie IJsselmondse knoop	GR Nieuw Reijerwaard	VMWS	5.250.000		1.750.000
18WR00418	H6-weg	Rotterdam	VMWS	8.600.000	4.341.261	4.258.739
RDRDM03055	Separate financieringgronden H6-weg	Rotterdam	VMWS	7.788.000	6.230.400	1.557.600
17FDH0226	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg (vaststelling)	Den Haag	FKM	8.888.500	6.666.375	2.222.125
20WKY0760	Algera-corridor: grote kruising	Krimpen a/d Ijssel	VMWS	8.232.500	4.116.250	4.116.250
	Central innovation District Binckhorst, No Regret-maatregelen (Rijksdeel)	Den Haag		41.322.314		2.900.000
	Central innovation District Binckhorst, No Regret-maatregelen (MRDH-deel)	Den Haag		41.100.000		3.185.000
	A4-passage Poorten & Inprikkers (incl. indexering, excl. btw en bijdrage PZH)	Den Haag	VMWS	22.000.000		
	A4-passage Poorten & Inprikkers (aanstaande fase Beatrixlaan)	Rijswijk	VMWS	9.375.000		4.000.000
	Regionale fietsroute N14 Sijtwende (A4 Haaglanden-N14), incl btw	Leidschendam-Voorburg	FKM	7.110.000		
	Totaal			**1.026.455.846**	**717.318.094**	**93.994.131**

A Grote projecten - vervolg

bedragen in euro's

Proj nr.	Projectnaam vervolg	2023	2024	2025	2026
	NRR (Netwerk RandstadRail)-projecten,				
	Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)	17.000.000	28.000.000	23.000.000	14.088.114
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (excl. St. Sebastiaansbrug)	3.000.000			
18OMR0451	Tramlijn 19 Sint Sebastiaansbrug (incl. bijdragen PZH en Delft)				
16OZO0027	Vervoersknooppunt BleiZo				
16ONS0037	Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)				
18ORE0357	Frequentieverhoging E-lijn				
	Hoekse Lijn	744.694			
SRRE003053	Systeemsprong sneltram				
	Tramlijn 1				
21ORO0811	Hart van Zuid		500.000		
21OPR0888	Aansluiting 4-sporigheid Schiedam	2.792.300	349.000	1.047.200	
	Renovatie metrostation Spijkenisse Centrum	4.000.000	2.000.000		
22ONI0911	Reconstructie busstation Spijkenisse Centrum	4.300.000			
18WNR0438	Reconstructie IJsselmondse knoop	3.500.000			
18WRO0418	H6-weg				
RDRDM03055	Separate financieringgronden H6-weg				
17FDH0226	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg				
20WKY0760	Algera-corridor: grote kruising				
	Central innovation District Binckhorst, No Regret-maatregelen (Rijksdeel)	7.000.000	10.000.000	10.000.000	4.422.314
	Central innovation District Binckhorst, No Regret-maatregelen (MRDH-deel)	7.000.000	10.000.000	10.000.000	3.915.000
	A4-passage Poorten & Inprikkers (excl indexering, btw en bijdrage PZH)	4.000.000	8.000.000	8.000.000	2.000.000
	A4-passage Poorten & Inprikkers (aanstaande fase Beatrixlaan)	4.000.000	1.375.000		
	Regionale fietsroute N14 Sijtwende (A4 Haaglanden-N14), incl btw			3.555.000	3.555.000
	Totaal	**57.336.994**	**60.224.000**	**55.602.200**	**27.980.428**

Bijlage B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten, eind januari 2022.

De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de MRDH-gemeenten, en vervolgens per andere subsidieontvanger. Subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, zijn met oranje aangegeven en daarmee nog niet definitief; er kunnen daar ook nog geen rechten aan worden ontleend.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Albrandswaard				
18EAL0420	Schoolomgeving Don Boscoschool - Albrandswaard	VV	75.500	24-09-2018
18VAL0465	Schoolomgeving Portland - Albrandswaard	VV	18.000	07-01-2019
19PAL0606	P+R Verwijzing Albrandswaard	VMWS	58.500	27-02-2020
20VAL0726	Schoolzone Sportlaan Rhoon	VV	74.500	28-01-2021
20OAL0725	Haltetoegankelijkheid Albrandswaard 2020	OV	70.500	29-01-2021
20FAL0767	Welhoeksedijk, Albrandswaardse zijde te Poortugaal	FKM	127.500	12-04-2021
	Totaal Albrandswaard		**424.500**	
Barendrecht				
18PBA0482	P+R NS Station Barendrecht	FKM	128.000	07-02-2019
18FBA0491	Fietstunnel station Barendrecht	FKM	221.500	07-02-2019
20VBA0720	Kilweg - A29 - Middelweg, extra rijstrook en iVRI	VV	69.500	26-04-2021
20FBA0761	Fietsinfrastructuur Hoefslag	FKM	235.000	12-01-2021
21VBA0879	Verkeerseducatie Barendrecht 2021	VV	9.500	15-02-2022
21FBA0881	Fietspad Binnenlandse Baan	FKM	321.500	22-04-2022
	Totaal Barendrecht		**985.000**	
Brielle				
21VBR0796	Verkeersmaatregelen binnenstad Brielle	VV	181.000	23-09-2021
	Totaal Brielle		**181.000**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Capelle aan den IJssel				
18VCA0424	Schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg - Capelle aan den IJssel	VV	125.000	13-08-2018
19VCA0559	Bocht in de Burgemeester van Beresteijnlaan	VV	52.000	10-07-2019
20VCA681	Schoolzones Capelle aan den IJssel 2020-2022	VV	165.500	19-11-2020
20VCA0758	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Capelle aan den IJssel	VV	401.500	16-12-2020
21VCA0775	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Capelle aan den IJssel	VV	1.342.500	17-03-2021
21ICA0874	Vervoersknoop Rivium deel 1 - ponton waterbus	FKM	1.416.500	18-05-2022
21VCA0882	Rotonde Burg. van Beresteijnlaan - Operalaan	VV	196.500	06-04-2022
21VCA0883	Rotondes Burgemeester van Dijklaan	VV	548.500	*in behandeling*
21DCA0884	Parkshuttle Rivium iVRI's	VV	25.000	*in behandeling*
21OCA0893	Bushalte Duikerlaan	OV	61.500	28-03-2022
21ICA0895	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Schaalvergroting	VMWS	68.500	03-02-2022
21ICA0896	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Beheercentrale op afstand	VMWS	42.500	03-02-2022
21ICA0897	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Smart Surveillance	VMWS	65.500	03-02-2022
	Totaal Capelle aan den IJssel		**4.511.000**	
Delft				
16ODE0163	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	1.531.056	21-06-2017
19VDE0607	Voorhofdreef	VV	150.500	18-12-2019
20VDE0748	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Delft	VV	847.500	16-12-2020
21DDE0782	12 verkeersregelinstallaties naar iVRI's Delft	VMWS	105.000	26-03-2021
21UDE0804	Mobiliteitshub Delft	VMWS	69.000	vaststelling
21VDE0810	Herinrichting Julianalaan	VV	63.000	vaststelling
21VDE0815	Nieuwe Plantage	VV	123.000	01-01-2022
22DDE0910	12 iVRI's Delft	VMWS	150.000	18-01-2022
	Totaal Delft		**3.039.056**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Den Haag				
14FDG006	Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren	FKM	2.450.000	08-10-2014
15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	1.168.067	18-05-2016
16FDH0115	Verbeteren fiets sterroute Scheveningen	FKM	407.001	07-12-2016
17PDH0240	P&R Haaglanden (HGL-BBV-005a)	FKM	771.000	08-08-2017
17WDH0346	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Den Haag	VMWS	391.000	17-05-2018
17FDH0354	Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag-Spoorwijk (HGL BBV 006/4)	FKM	189.233	18-06-2018
18FDH0369	Vrijliggend fietspad Madesteinweg	FKM	955.000	17-10-2018
18FDH0488	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	825.000	05-03-2019
19DDH0588	68 IVRI's Den Haag (KTA2019)	VV	952.000	18-11-2019
19VDH0599	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk	FKM	675.000	02-04-2020
20VDH0683	Herinrichting Soestdijkseplein	VV	341.250	23-07-2020
20FDH0684	Fietsvoorziening Westvlietweg-Spoorlaan	FKM	122.500	23-07-2020
20VDH0730	NWHR 3.1 kruisingen: Houtrustbrug en President Kennedylaan	VV	389.750	05-02-2021
20VDH0771	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Den Haag	VV	1.574.000	17-03-2021
21DDH0829	iVRI's Den Haag 2021	VMWS	75.000	30-08-2021
21VDH0861	Blackspot Berensteinlaan - Melis Stokelaan Den Haag	VV	218.500	30-11-2021
21FDH0862	Fietsvoorzieningen Postenkade Den Haag	FKM	73.000	19-01-2022
21EDH0870	Gedragsaanpak verkeersveiligheid Den Haag 2021	VV	110.000	13-12-2021
21VDH0899	Schoolomgeving Den Haag (deel 10)	VV	108.000	13-01-2022
22ODH0916	HOV Busbaan (No Regret CID Binckhorst)	OV	2.255.558	06-04-2022
	Totaal Den Haag		**14.050.858**	
Hellevoetsluis				
17VHE0253	subsidie 30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt	VV	11.500	04-12-2017
20KHE0702	Realisatie R-Net haltes inclusief fietsenstallingen Hellevoetsluis (R-net)	OV	487.250	19-11-2020
20MHE0707	Mobiliteitsmanagement gedragsbeïnvloeding (KTA D3)	OV	256.405	08-04-2021
21VHE0770	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Hellevoetsluis	VV	63.000	17-03-2021
22FHE0905	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	OV	1.398.900	14-01-2022
	Totaal Hellevoetsluis		**2.217.055**	
Krimpen aan den IJssel				
21FRK0814	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 1 - fietspad naar Ouverturelaan	FKM	501.000	26-08-2021
	Totaal Krimpen a/d IJssel		**501.000**	
Lansingerland				
19KLA0598	Vervoersknoop Rodenrijs (KTA 2019)	OV	952.000	18-12-2019
19OLA0573	R-net halteaanpassingen lijn 170 en 173 (KTA 2019)	OV	582.500	07-07-2021
19FLA0638	Fietspad Berkelsedijkje (MFR)	FKM	784.000	03-11-2021
20VLA0757	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Lansingerland	VV	145.500	16-12-2020
21VLA0774	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Lansingerland	VV	224.500	17-03-2021
	Totaal Lansingerland		**2.688.500**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Leidschendam-Voorburg				
17WLV0317	Verbindingsweg Stompwijk	VMWS	269.625	19-03-2018
18DLV0366	iVRI's Leidschendam-Voorburg 5 stuks	VMWS	59.500	03-04-2018
19DLV0556	5 iVRI'S Leidschendam- Voorburg (KTA 2019) 2020	VMWS	35.000	23-09-2019
20VLV0749	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Leidschendam-Voorburg	VV	188.250	16-12-2020
21VLV0769	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Leidschendam-Voorburg	VV	216.000	17-03-2021
	Totaal Leidschendam-Voorburg		**768.375**	
Maassluis				
20VMA0752	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Maassluis	VV	660.500	16-12-2020
21VMA0837	Vrijligend fietspad Kwartellaan	VV	305.500	vaststelling
21MFA0846	Asfalteren fietspaden Basisnet Fiets Maassluis	FKM		*in behandeling*
	Totaal Maassluis		**966.000**	
Midden-Delfland				
20VMD0759	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Midden-Delfland	VV	16.500	16-12-2020
21VMD0824	herinrichting kruising Harnaschdreef	VV	142.000	23-09-2021
	Totaal Midden-Delfland		**158.500**	
Nissewaard				
18MNI0501	KTA-9 ITS, dynamische verwijzing P+R Nissewaard	VV	16.618	01-02-2019
19KNI0601	Fietsparkeren metrostation De Akkers (KTA 2019)	FKM	164.250	14-05-2020
19ONI0629	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2019	OV	60.000	11-02-2020
20ONI0642	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2020	OV	120.000	11-02-2020
20PNI0682	Uitbreiden P+R metrostation Heemraadlaan	FKM	304.000	07-07-2021
20VNI0727	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2020	VV	35.000	01-12-2020
21WNI0794	Ombouw VRI naar iVRI gemeente Nissewaard	VMWS	50.000	09-08-2021
21FNI0822	Reconstructie Borgtweg	FKM	427.500	01-10-2021
21VNI0877	Verkeersveilige Schoolomgevingen Nissewaard 2021	VV	35.000	13-01-2022
	Totaal Nissewaard		**1.212.368**	
Pijnacker-Nootdorp				
18FPN0475	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	77.000	24-01-2019
19VPN0579	Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenweg	VV	65.500	16-12-2019
21OPN0783	R-net bushalte Meersma Katwijkerlaan, Pijnacker	OV	107.000	20-04-2021
21DPN0821	2 verkeersregelinstallaties naar iVRI's te Pijnacker-Nootdorp	VMWS	25.000	09-06-2021
21EPN0891	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2021/2022	VV	7.500	13-01-2022
	Totaal Pijnacker-Nootdorp		**282.000**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Ridderkerk				
20FRI680	Fietspaden Rijksstraatweg	FKM	165.500	27-08-2020
20ORI0716	Haltetoegankelijkheid HOV Ridderkerk 2020	OV	138.000	21-05-2021
20VMRI0754	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Ridderkerk	VV	87.000	16-12-2020
21VMRI0772	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Ridderkerk	VV	1.817.000	17-03-2021
21FRI0828	Fietspaden Rijksstraatweg Ridderkerk fase 3 te Rijsoord	FKM	135.500	23-09-2021
	Totaal Ridderkerk		**2.343.000**	
Rijswijk				
17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2	FKM	445.500	01-02-2018
17MRW0342	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Rijswijk	VMWS	107.098	19-03-2018
18ERK0386	Inrichten schoolzones 2018 Rijswijk	VV	82.500	19-06-2018
18VRK0485	Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan	VV	423.000	25-04-2019
20FRK0695	Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchilllaan	FKM	427.750	11-11-2020
20ORK0699	Infrastructurele en verkeersregeltechnische aanpassing tbv lijn 51 EBS	OV	90.000	10-05-2021
20KRK0714	Eisenhowerplein fietsparkeren	FKM	82.000	28-01-2021
20FRK0718	Fietspad Prinses Beatrixlaan (Plutopad - van Zijlweg)	FKM	122.000	11-01-2021
20FRK0738	Fietspad Laan van 't Haantje (Rijswijk Buiten - HPS Rijswijk Buiten) fase 3	FKM	127.500	11-01-2021
20DRK0766	ombouw VRI naar iVRI gemeente Rijswijk	VMWS	62.500	09-03-2021
21VRK0820	Fietsoversteek Laan van Oversteen/Laan van Vredenoord	VV	25.500	23-09-2021
21FRK0835	Sterfietsroute Den Haag - Wateringse Veld - Sammersweg	FKM	323.500	24-08-2021
21FRK0836	Aanleg tweerichtingenfietspad Veraartlaan	FKM	359.000	20-08-2021
21FRK0867	Herinrichting Steenlaan	FKM	91.000	02-05-2022
	Totaal Rijswijk		**2.768.848**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rotterdam				
17FR00295	Centrumas fase 2 (RTD-BBV-006)	FKM	460.000	24-01-2018
17VR00311	Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht	VV	281.000	05-10-2018
19DR00596	VRI Kralingsezoom	OV	116.000	vaststelling
19KR00600	Fietsparkeren Rotterdam CS	FKM	227.750	10-12-2019
19VR00609	Blackspot Heemraadsingel - Beukelsdijk	VV	145.750	19-02-2020
19FR00613	Fietspad aan de slachthuisweg te Hoek van Holland	FKM	134.000	18-12-2019
19FR00614	Waalenburgerweg/Spoorsingel	FKM	42.500	18-12-2019
19OR00621	Toegankelijk maken bushaltes lijn 75 (KTA 2019-3)	OV	40.750	20-02-2020
20FR00658	Crooswijksebocht en Linker Rottekade Noord (Binnenstedelijke Rotte)	FKM	91.000	15-10-2020
20OR00660	Reconstructie Harwichknoop-stationsomgeving Hoek van Holland haven	OV	1.050.000	16-12-2020
20OR0667	Tramkeerlus Wilhelminaplein	OV	3.582.500	08-07-2020
20VR0675	Blackspot Beijerlandselaan- Putselaan	VV	26.250	13-10-2020
20FR0677	Fietsstraat Poelenburg	FKM	50.500	19-11-2020
20FR00687	Woensdrechtstraat Park16hoven	FKM	16.750	vastgesteld
20ER00705	Verkeerseducatie 2020	VV	80.000	20-01-2021
20VR00712	Blackspot Prins Alexanderlaan - Koperstraat	VV	33.000	29-01-2021
20VR00713	Blackspot Bergweg - Schiekade	VV	40.250	11-12-2020
20FR00731	Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug	FKM	213.250	10-12-2020
20KR00733	Uitbreiding fietsparkeren Coolhaven	FKM	19.000	14-01-2021
20FR00739	Fietsoversteek Zuiderparkweg metro Slinge	FKM	19.500	vaststelling
20FR00740	Welhoeksdedijk (Rotterdamse kant)	FKM	40.000	15-03-2021
20FR00741	Fietsmaatregelen Eendrachtsplein - Westersingel - Westblaak	FKM	35.750	06-04-2021
20PR00743	P+R Noorderhelling	FKM	786.000	09-06-2021
20WR00765	Verkeersprojecten Hoek van Holland	FKM	1.917.500	15-12-2020
21VR00777	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Rotterdam	VV	554.500	17-03-2021
21VR00800	Black spot Maasboulevard - uitrit Shell	VV	31.000	02-03-2021
21VR00803	Black spot Matlingeweg - Linschotenstraat	VV	15.250	07-06-2021
21VR00813	Black spot Bergambachtstraat - Stolwijkstraat	VV	63.000	12-07-2021
21ER00825	Verkeerseducatie Rotterdam 2021	VV	80.000	28-07-2021
21FR00833	Walvoorzieningen POW Marconistraat	FKM	72.000	23-09-2021
21PR00864	P+R Noorderhelling casco	FKM	2.401.000	15-12-2021
21FR00865	Fietsenstalling Conradstraat Rotterdam CS	FKM	225.000	21-01-2022
21FR00866	Fietssuggestiestroken Kromme Zandweg	FKM	161.000	30-11-2021
21FR00868	Fietspad Schiedamseweg zuidzijde (MFR)	FKM	456.000	15-02-2022
21VR00869	Black spot Keersopstraat - Matlingeweg	VV	637.000	26-01-2022
21FR00871	Fietsoversteek Kooiwalbos/Kooiwalweg	FKM	26.500	17-01-2022
21FR00872	Fietsoversteek's Gravenweg - metro Kralingsezoom	FKM	48.000	20-01-2022
21VR00873	Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan	VV	745.000	15-02-2022
21FR00875	Fietsstraat Hoogvlietse Kerkweg (RD)	FKM	68.000	15-02-2022
21VR00876	Black spot Matlingeweg - Stuttgartstraat - Vareseweg	VV	483.500	30-11-2021
21VR00890	Black spot Vuurplaat	VV	87.500	15-02-2022
22VR00919	Black spot Marconiplein	VV	43.500	20-04-2022
	Totaal Rotterdam		**15.646.750**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Schiedam				
18FSC0468	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	146.250	21-12-2018
19KSC0534	Fietsparkeren bij metro Troelastralaan en Parkweg 68 fpp (KTA 2019)	FKM	18.000	08-07-2019
19OSC0622	Plaatsing van 2 R-net ABRI's halte buslijn 456 (KTA 2019)	OV	35.000	04-02-2020
20VSC0756	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Schiedam	VV	80.000	16-12-2020
21FSC0856	Fietsmaatregelen Woudweg	FKM	71.500	10-11-2021
	Totaal Schiedam		**350.750**	
Vlaardingen				
19KVL0597	Fietsenstallingen Hoekselijn	FKM	58.500	
20FVL0734	Reconstructie Reigerlaan	VV	190.500	
20FVL0735	Verbreden fietspaden (oostelijk) deel Schiedamseweg	FKM	189.500	
20FVL0736	Fietsroute Burgemeester Heusdenlaan	FKM	44.000	
20FVL0737	Westlandseweg	FKM	32.500	
20FVL0751	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Vlaardingen	VV	738.500	
21FVL0849	Fietspad Maassluissedijk Vlaardingen (MFR)	FKM	105.500	
	Totaal Vlaardingen		**1.359.000**	
Wassenaar				
16VWA0064	Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	479.573	22-11-2016
16FWA0063	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	187.500	13-09-2016
18VWA0445	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar	VMWS	25.500	10-12-2018
20VWA0755	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Wassenaar	VV	48.000	16-12-2020
21VWA0773	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Wassenaar	VV	214.500	17-03-2021
	Totaal Wassenaar		**955.073**	
Westvoorne				
	Totaal Westvoorne		**-**	
Westland				
18FWE0483	Fietspad van de "Oostelijke Randweg"te De Lier	FKM	695.500	22-01-2019
20VWE0750	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Westland	VV	20.500	16-12-2020
21EWE0784	School op SEEF en leer in het Verkeer, Westland	VV	12.500	24-06-2021
21DWE0805	Ombouw VRI naar iVRI gemeente Westland	VMWS	25.000	12-07-2021
	Totaal Westland		**753.500**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Zoetermeer				
19DZO0574	5 iVRI's Zoetermeer (KTA 2019)	OV	35.000	23-09-2019
20VZO0703	Ontsluiting Nutricia-brug over fietspad Rokkeveenseweg	VV	107.000	16-12-2020
20FZO0728	Fietspad Van Tuyllpark	FKM	45.000	vaststelling
20VZO0729	Schoolomgeving IKC Overwater	VV	37.000	vaststelling
20FZO0745	Metropolitane fietsroute Rotterdam-Zoetermeer (Oostweg/Industrieweg)	FKM	419.000	06-04-2022
21EZO0798	Fietslessen groepen 4 en 6 Zoetermeer 2021	VV	23.000	07-07-2021
21EZO0802	School op Seef Zoetermeer 2021	VV	11.500	06-04-2021
21DZO0859	2 iVRI's Afrikaweg Zoetermeer	VMWS	25.000	29-10-2021
21VZO0860	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	VV	93.000	19-01-2022
21DZO0863	3 iVRI Azieweg, Oostweg en Vlamingstraat Zoetermeer	VMWS	37.500	02-12-2021
	Totaal Zoetermeer		**833.000**	
	Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten		**56.995.132**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
De Verkeersonderneming				
SRVOF03052	Voorbereidingskosten netwerkversterkingen (BBV)	VMWS	164.623	vastgesteld
16MVO0118	Stakeholdersaanpak 1a en 1b (RTD-BBV-013)	VMWS	-	13-10-2016
16MVO0119	Beinvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014)	VMWS	40.000	13-10-2016
17VVO0237	HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV)	VMWS	241.300	29-11-2017
18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	VMWS	421.250	02-04-2018
19MVO0543	Logistiek in de stad (KTA 2019- 13a)	VMWS	118.000	31-05-2021
19MVO0544	Publiekscampagne Zuidvleugel jaarschijf KTA 2019	VMWS	58.650	08-07-2019
19MVO0550	MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport	VMWS	157.645	10-07-2019
19MVO0577	Beïnvloeden rijgedrag - Ritjedelen (KTA2019 -12a)	VMWS	30.000	02-07-2021
20MVO0656	KTA MoVe werkgeversaanpak Verkeersonderneming	VMWS	233.350	07-07-2021
20MVO0663	Mobiliteitsaanpak Grote Kruising KY - KTA	VMWS	333.500	01-07-2021
	Totaal De Verkeersonderneming		**1.798.318**	
RET NV				
18OVRE0503	R-net DRIS panelen Voorne-Putten	OV	100.250	13-12-2019
19REO0528	Zonnepanelen metrostations	OV	925.000	10-04-2019
19ORE0586	DRIS voor R-net haltes Lansingerland en station Schiedam	OV	146.500	29-10-2019
21ORE0832	Verlenging kapconstructie metrostation Rodenrijs	OV	435.966	10-11-2021
	Totaal RET NV		**1.607.716**	
HTM Personenvervoer N.V				
19OHT0616	R-net aanpassingen op het haltemeubilair lijnen 455 en 456 (KTA 2019)	OV	499.000	11-02-2020
21OHT0806	KTA lighrail kwaliteit lijn 3 en 4	OV	500.000	28-05-2021
	Totaal HTM exploitatie		**999.000**	
Havenbedrijf Rotterdam				
21VHA0847	Herinrichten kruising Moezelweg / Merwedeweg	VV	2.227.500	09-02-2022
21MHA0892	ABVPHR KTA-maatregel 2 Logistiek Platform	VMWS	165.500	17-12-2021
	Totaal Havenbedrijf Rotterdam		**2.393.000**	
Provincie Zuid-Holland				
18FZH0409	Snelfietsroute F15 IJsselmonde	FKM	100.000	21-11-2018
18FZH0436	Verlengde Velostrada	FKM	858.500	21-11-2018
18FZH0514	Snelfietsroute F20 Rotterdam-Gouda	FKM	100.000	09-04-2019
19DZH0628	13 iVRI's Provincie Zuid-Holland (KTA 2019)	VMWS	48.209	20-02-2020
20VZH0717	N223 duurzaam veilig	VMWS	1.633.000	16-12-2020
20FZH0721	Oude Trambaan in gemeente Wassenaar	FKM	453.500	28-01-2021
	Totaal Provincie Zuid-Holland		**3.193.209**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Overige overheden				
Gemeente Leiden				
18OLD0374	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (Leiden) (BBV)	OV	242.371	18-06-2018
ProRail				
17FPR0283	Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander	FKM	52.500	25-10-2017
	Totaal Overige overheden		**294.871**	
Verkeerseducatie				
Halo Jobbing				
18EDN0469	Coördinatie Verkeersleerkracht	VV	19.760	01-01-2019
21EDN0857	Inzet verkeersleerkracht 2021-2022 jan t/m jul 2022	VV	11.882	01-01-2022
Team Sportservice Zuid-Holland				
21EDN0780	BoBsport 2021 (vml SRR) 2021	VV	19.285	01-01-2021
Stichting Chris en Voorkom!				
21EDN0785	Totally Traffic2021	VV	1.224	01-01-2021
Stichting TeamAlert				
21EDN0786	Totally Traffic 2021 -2022	VV	9.835	01-01-2021
22EDN0901	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	42.350	01-01-2022
Johan Cahuzak				
21EDN0787	Totally Traffic 2021	VV	51.005	01-01-2021
22EDN0902	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	62.771	01-01-2022
R. Wittenberg (Verkeerseducatie)				
21EDN0788	Totally Traffic 2021	VV	1.498	01-01-2021
21EDN0843	Verkeersleerkracht SoS 2021-2022	VV	27.106	01-08-2021
22EDN0903	Raamcontract Totally Traffic2022	VV	32.840	01-01-2022
Bureau Leefstijl				
21EDN0789	Totally Traffic 2021	VV	61.064	01-01-2021
22EDN0904	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	73.201	01-01-2022
Theatergroep Heer Otto				
21EDN0790	Totally Traffic 2021	VV	9.900	01-01-2021
22EDN0906	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	23.400	01-01-2022
ANWB BV.				
21EDN0792	Totally Traffic 2021	VV	14.463	31-12-2021

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Verkeerseducatie vervolg				
OnderwijsAdvies				
21EDN0791	Totally Traffic 2021	VV	664	01-01-2021
21EDN0841	Verkeersleerkracht SoS 2021-2022	VV	75.007	01-08-2021
22EDN0907	Raamcontract TotallyTraffic 2022	VV	15.000	01-01-2022
ZAT projectenbureau				
21EDN0793	Totally traffic 2021	VV	6.500	01-01-2021
22EDN0909	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	47.500	01-01-2022
VVN District Zuid-Holland	**(Veilig Verkeer Nederland)**			
21EDN0801	Opfriscursus senioren 2021	VV	27.310	01-01-2021
21EDN0809	Verkeersprojecten 2021 - 2022	VV	250	01-01-2021
21EDN0817	Veilig op weg2022	VV	60.175	01-01-2022
22EDN0912	Opfriscursus senioren 2022	VV	18.000	01-02-2022
22EDN0918	Verkeersprojecten 2022	VV	10.925	01-01-2022
Stichting Responsible Young Drivers Nederland				
21EDN0831	Totally Traffic2021	VV	10.500	01-06-2021
22EDN0908	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	48.600	01-01-2022
DON Opleidingen				
21EDN0838	Uitvoering verkeerseducatie - Dode Hoek Lessen 2022	VV	15.429	01-01-2022
Wortelboer Rij-opleidingen				
21EDN0839	Dode Hoek-lessen 2021 - 2022	VV	19.152	01-01-2022
Flyover				
21EDN0840	Dode Hoek-lessen 2021 -2022	VV	18.240	01-01-2022
Tjinco				
21EDN0842	Verkeersleerkracht 2021	VV	21.571	01-01-2022
Vriese Educatief Maatwerk (VEM)				
21EDN0844	Verkeersleerkracht SoS 2021-2022	VV	44.648	01-08-2021
Provincie Zuid-Holland				
21EDN0898	Opslag verkeerskunsten ROV-ZH platform P2021	VV	438	01-07-2021
Veiligheid NL				
22EDN0922	TotallyTraffic 2022	VV	2.625	09-05-2022
	Totaal verkeerseducatie		**904.118**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Reisgedragsbeïnvloeding				
VNO NCW West				
20MDN0655	KTA MoVe werkgeversaanpak Bereikbaar Haaglanden & Rijnland	VMWS	1	
Wijmobiel				
	OV probeerpassen en saldi	VMWS	134.000	
	Totaal reisgedragsbeïnvloeding		**134.001**	
Diversen				
Rotterdam Airport Vastgoed				
18FDN0490	Terletpad Airport RTH	FKM	190.500	04-12-2018
TU Delft				
18FDN0476	Fietsinfrastructuur B. van der Pollweg	FKM	578.500	12-04-2019
20VDE0742	Herinrichting kruising Schoemakerstraat - Huismansingel/Molengraafsingel	VV	907.000	05-03-2021
Future Mobility Park				
21IDN0848	Future Mobility Park	VMWS	75.000	23-09-2021
Stichting Hbklup				
21IDN0834	Pilot e-hub strandpaviljoens Den Haag	VMWS	56.000	22-09-2021
Robottuner				
21IDN0900	Realisatie AVLM CAVIDOR	VMWS	656.500	16-02-2022
Rebel Automated Shuttles				
19IDN0627	Implementie AVLM Rotterdam The Hague Airport	VMWS	4.500	17-12-2019
Haagse shuttle BV				
18WDN0512	Haga Shuttle	VMWS	89.450	30-01-2019
	Totaal Diversen		**2.557.450**	
	Openstaande verplichtingen kleine projecten overige subsidieontvangers		**16.439.133**	

Bijlage B2 Kleine projecten: aanmeldingen 2022

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van december 2021 onderstaande lijst met aanmeldingen goedgekeurd. De lijst is de stand van de aanmeldingen per 1 januari 2022. De indieners kunnen tot en met 31 oktober 2022 een subsidie aanvragen.

In het voorjaar van 2022 vragen we de gemeenten nieuwe aanmeldingen voor subsidie voor kleine projecten in te dienen voor het navolgende jaar. Voor kleine projecten wordt een budget opgenomen in de begroting 2023. In de nazomer van 2022 worden de aanmeldingen beoordeeld en in december 2022 worden de subsidiabele projecten ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

B2 Kleine projecten: aanmeldingen 2022

bedragen in euro's

Aanvrager Aanmelding	Project	Categorie	Investering	Maximale subsidie	2022
Albrandswaard					
jul-21	Fietsstraat Dorpsdijk	FKM	118.303	30.000	30.000
jul-21	Fietsstraat Tijsjesdijk	FKM	200.000	100.000	100.000
jul-21	Herinrichting 30 km/h-zone Valckesteyn	VV	3.027.484	1.514.000	1.514.000
jul-21	Herinrichting F. van der Poest Clementlaan	VV	363.211	182.000	182.000
	Totaal Albrandswaard			**1.826.000**	**1.826.000**
Barendrecht					
jul-20	Fietspad Stationstuin	FKM	160.000	80.000	80.000
jul-20	Oversteek 3e Barendrechtseweg – Kilpad	FKM	50.000	25.000	25.000
jul-20	Kruispunt Avenue Carnisse – Zuidersingel – Reling	VV	100.000	50.000	50.000
jul-21	Verkeerseducatie Barendrecht 2022	VV	21.000	10.500	10.500
jul-21	Herinrichting Boerhaavelaan	VV	800.000	400.000	400.000
jul-21	Herinrichting Dudokdreef	VV	800.000	400.000	-
jul-21	30 km/h-zone Gouwe	VV	25.000	12.500	12.500
jul-21	30 km/h-zone Riedermorgen	VV	280.000	140.000	140.000
jul-21	30 km/h-zone Harplaan	VV	35.000	17.500	17.500
jul-21	30 km/h-zone Klavecimbelweg	VV	35.000	17.500	17.500
	Totaal Barendrecht			**1.153.000**	**753.000**
Brielle					
	Totaal Brielle			**-**	**-**
Capelle aan den IJssel					
jul-21	Fietspad Slotlaan	FKM	660.000	330.000	330.000
210CA0893	Bushaltes Duikerlaan	OV	61.500	61.500	61.500
jul-21	5 iVRI's Capelle aan den IJssel	VMWS	151.000	62.500	62.500
	Totaal Capelle aan den IJssel			**454.000**	**454.000**

B2 Kleine projecten: aanmeldingen 2022 - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Aanmelding	Project	Categorie	Investering	Maximale subsidie	2022
Delft					
jul-19	Fietsstraat Michiel de Ruyterweg	VV	582.000	291.000	291.000
jul-20	Herinrichting Phoenixstraat	VV	400.000	200.000	200.000
jul-20	Verplaatsen tramhalte Martinus Nijhofflaan	VMWS	165.000	82.500	82.500
22FDE0940	Verbreding fietspad noordelijke Buitenwatersloot	FKM	149.160	75.000	75.000
jul-21	Fietsstraat Oostsingel	FKM	395.100	198.000	198.000
jul-21	Fietsstraat Colijnlaan	VV	423.313	212.000	212.000
jul-21	Verkeersmaatregelen Delflandplein	VV	700.000	350.000	350.000
jul-21	Fietsstraat Kanaalweg	VV	437.425	219.000	219.000
22VDE0917	Verkeersmaatregelen Noordeindseweg	VV	328.754	164.500	164.500
jul-21	Duurzaam veilig inrichten Weteringlaan	VV	240.207	120.500	120.500
	Totaal Delft			**1.912.500**	**1.912.500**
Den Haag					
jul-21	Fietsvoorzieningen Scheveningseweg bij Carnegieplein (lijn 1)	FKM	900.000	250.000	250.000
jul-21	Fietspaden Statenlaan en Stadhouderslaan (INTHR, 16S)	FKM	4.000.000	1.858.000	1.858.000
jul-21	Fietsvoorziening Leidsestraatweg (tussen Benoordenhoutseweg en Haagse Bos)	FKM	523.000	223.000	223.000
jul-21	Kruispunt Laan van Meerdervoort - Regentesselaan	FKM	100.000	50.000	50.000
jul-21	Kruispunt Van Alkemadelaan - Pompstationsweg	FKM	199.000	99.500	99.500
jul-21	Fietsvoorzieningen Javastraat - Zeestraat - Scheveningseweg (lijn 1)	FKM	444.308	222.500	-
jul-21	Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie 2022	VV	620.500	310.500	310.500
jul-21	Kruispunt Rijnstraat-Bezuidenhoutseweg	VV	4.838.848	1.000.000	-
jul-21	Kruispunt Laan van Wateringsveld-Oosteinde	VV	600.000	300.000	300.000
jul-21	Kruispunt Meppelweg - Bouwlustlaan	VV	75.000	37.500	37.500
jul-21	vv-maatregelen Vondelstraat (INTHR, 16Z)	VV	2.000.000	500.000	500.000
jul-21	vv-maatregelen Waldeck Pyrmontkade - Laan van Meerdervoort (INTHR, 16Z)	VV	4.900.000	100.000	100.000
jul-21	vv-maatregelen Stadhouderslaan - Groot Hertoginnelaan (INTHR, 16S)	VV	735.000	342.000	342.000
jul-21	vv-maatregelen Bilderdijkstraat en Torenstraat (INTHR, 16Z)	VV	6.600.000	500.000	500.000
jul-21	vv-maatregelen Zoutmanstraat (INTHR, 16Z)	VV	11.700.000	500.000	500.000
jul-21	Aanpak veilige schoolomgevingen Den Haag 2022	VV	84.000	42.000	42.000
jul-21	Blackspotaanpak Den Haag 2022	VV	1.186.500	593.500	593.500
	Totaal Den Haag			**6.928.500**	**5.706.000**
Hellevoetsluis					
	Totaal Hellevoetsluis		-	-	

B2 Kleine projecten: aanmeldingen 2022 - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Aanmelding	Project	Categorie	Investering	Maximale subsidie	2022
Krimpen aan den IJssel					
jul-20	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 2 - aansluiting Ouverturelaan	FKM	320.100	160.500	160.500
jul-20	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 3 - centrumplan	FKM	436.496	220.000	
22KKR0914	Busvoorzieningen en fietsoversteek Boerhaavelaan	FKM	1.181.500	177.000	177.000
jul-21	Rotonde Burgemeester Aalberslaan - Koekoekstraat	VV	200.000	100.000	100.000
jul-21	Haltetoegankelijkheid Stormpolder	OV	40.000	12.000	12.000
jul-21	Verkeersveiligheidsmaatregelen Gouden Regen e.o.	VV	45.000	22.500	22.500
jul-21	Verkeersveiligheidsmaatregelen wijk Langeland	VV	60.000	30.000	30.000
	Totaal Krimpen aan den IJssel			**722.000**	**502.000**
Lansingerland					
jul-21	Verlichting fietspad Bergweg-Zuid	FKM	110.200	55.500	55.500
	Totaal Lansingerland			**55.500**	**55.500**
Leidschendam-Voorburg					
jul-20	Verbreding Zijdepad (MFR-AVLM)	FKM	436.000	218.000	218.000
jul-21	Herinrichting Dr. van Noortstraat	VV	2.146.000	1.073.000	1.073.000
	Totaal Leidschendam-Voorburg			**1.291.000**	**1.291.000**
Maassluis					
jul-21	Inrichting schoolzone Dr. J. Schoutenlaan	VV	45.000	22.500	22.500
	Totaal Maassluis			**22.500**	**22.500**
Midden-Delfland					
jul-21	Bushalte Rijksstraatweg	OV	26.500	13.500	-
	Totaal Midden-Delfland			**13.500**	**-**
Nissewaard					
jul-21	Reconstructie Christiaan Huygenslaan e.o.	VV	1.390.802	25.500	25.500
jul-21	Reconstructie De Vroon Heenvliet	VV	1.116.000	28.500	28.500
jul-21	Herstraten Spaarnestraat e.o.	VV	952.924	16.500	16.500
jul-21	Reconstructie Kerckhoek en omgeving Zuidland	VV	721.596	27.000	27.000
jul-21	Herinrichting Oranjebuurt Spijkernisse	VV	1.706.360	142.500	142.500
jul-21	Reconstructie Ottersveen, Waterland fase 1	VV	1.280.000	13.000	13.000
jul-21	Reconstructie Sportlaan	VV	2.144.408	176.500	176.500
jul-21	Reconstructie Stationsweg Zuidland	VV	1.065.000	157.500	157.500
jul-21	Reconstructie Vondelsingel Oost	VV	4.217.249	55.000	55.000
jul-21	Verkeersveiligheid schoolomgevingen 2022	VV	80.000	40.000	40.000
	Totaal Nissewaard			**682.000**	**682.000**

B2 Kleine projecten: aanmeldingen 2022 - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Aanmelding	Project	Categorie	Investering	Maximale subsidie	2022
Pijnacker-Nootdorp					
jul-21	Herinrichting kruispunt Katwijkerlaan/Nieuwkoopseweg	VV	522.000	261.000	261.000
jul-20	Quick-win maatregelen verkeersveilige rotondes Pijnacker-Nootdorp	VV	200.000	100.000	100.000
	Totaal Pijnacker-Nootdorp			**361.000**	**361.000**
Ridderkerk					
jul-21	Tweerichtingen fietspad Donkerslootweg en voetpaden langs Donkersloot-weg en Vondellaan	FKM	900.000	450.000	450.000
jul-21	Verkeerseducatie Gemeente Ridderkerk	VV	20.000	10.000	10.000
jul-21	Uniforme inrichting schoolzones Ridderkerk	VV	197.200	99.000	99.000
	Totaal Ridderkerk			**559.000**	**559.000**
Rijswijk					
jul-21	Fietspad Prinses Beatrixlaan WarmtelinQ	FKM	848.500	249.500	249.500
jul-21	Reconstructie Jan Thijssenweg, Delftweg, Laan van Beens	VV	854.762	427.500	427.500
jul-20	Verbetering fietsinfrastructuur onderdoorgang Hoornbrug noordzijde	FKM	540.000	270.000	270.000
jul-20	Veilige Schoolomgeving Rijswijk 2022	VV	75.000	37.500	37.500
	Totaal Rijswijk			**984.500**	**984.500**

B2 Kleine projecten: aanmeldingen 2022 - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Aanmelding	Project	Categorie	Investering	Maximale subsidie	2022
Rotterdam					
jul-19	Fietspadenstructuur A16, maatregel M3	FKM	910.000	455.000	455.000
jul-20	Fietsvoorzieningen Bergweg	FKM	125.000	62.500	62.500
jul-20	Fietsstraat Molenvliet secundair	FKM	225.000	112.500	112.500
jul-20	Fietsstroken Molenhoek Heijbergschool	FKM	268.000	134.000	134.000
jul-20	Fietssuggestiestroken Achterdijk	FKM	348.000	174.000	174.000
jul-20	Fietsstroken Crooswijkseweg en kruispunt Pijperstraat	FKM	300.000	150.000	150.000
jul-20	Verbreden fietspad Vasteland zuidzijde	FKM	800.000	400.000	400.000
jul-20	Fietsenstalling Rotterdam Zuid, fase 1	FKM	555.000	277.500	277.500
jul-20	Fietsenstalling Kralingse Zoom	FKM	800.000	400.000	400.000
jul-20	Fietsenstalling metroplein Pernis	FKM	300.000	150.000	150.000
jul-21	Fiets- en voetgangersoversteek Laan op Zuid	FKM	339.015	170.000	170.000
jul-21	Fietsoversteek Pascalweg - Bergambachtstraat	FKM	254.000	127.000	127.000
jul-21	Kruispunt Scheepstimmerlaan - Vasteland	FKM	573.946	287.000	287.000
jul-21	Herinrichting Statenpad fietsstraat	FKM	325.000	162.500	162.500
jul-21	Herinrichting Walenburgerweg	FKM	746.000	373.000	373.000
jul-21	Fietsenstalling Rotterdam Alexander	FKM	3.400.000	850.000	850.000
jul-21	Fietsparkeren OV locaties Rotterdam 2022	FKM	500.000	250.000	250.000
jul-21	Fietsparkeren HvH fietskluizen 2022	FKM	60.000	30.000	30.000
jul-21	Metrostation Zuidplein	OV	4.408.940	4.409.000	4.409.000
jul-21	Herinrichting 1e Middellandstraat-Henegouwerlaan	VV	600.000	300.000	300.000
jul-21	Blackspot 2e Middellandstraat - Burgemeester Meineslaan - Heemraadssingel	VV	500.000	250.000	250.000
jul-21	Fietsoversteken Aalbrechtskade	VV	49.076	25.000	25.000
jul-21	Fietsoversteken Burg. van Walsumweg	VV	100.590	50.500	50.500
jul-21	Herinrichting Adm. de Ruyterweg-Jonker Fransstraat	VV	500.000	250.000	250.000
jul-21	Blackspot Rotonde Aveling-Lengweg-Overwolde	VV	500.000	250.000	250.000
jul-21	Blackspot Bergweg-Insulindestraat	VV	80.000	40.000	40.000
jul-21	Blackspot Gordelweg-Rodenrijsestraat	VV	200.000	100.000	100.000
jul-21	Blackspot Matthenesserlaan-GL Mulderstraat	VV	104.000	52.000	52.000
jul-21	Blackspot Olympiaweg-Klein Nieuwland	VV	250.000	125.000	125.000
jul-21	Blackspot Oudedijk-Rozenburglaan	VV	68.465	34.000	34.000
jul-21	Blackspot Schiedamseweg-Spanjaardstraat	VV	75.000	37.500	37.500
jul-21	Blackspot Slinge-Baarlandhof	VV	800.000	400.000	-
jul-21	Verkeerseducatie Rotterdam 2022	VV	350.000	175.000	175.000
	Totaal Rotterdam			**11.063.000**	**10.663.000**
Schiedam					
22FSC0931	Aanleg+asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan	FKM	200.000	100.000	100.000
22FSC0941	Vervangen Rolbrug en aanpassing profiel Overschieseweg	FKM	1.700.000	200.000	200.000
jul-21	Verkeersveiligheidscursussen Schiedam 2022	VV	20.000	10.000	10.000
jul-21	Fietsenstalling intercitystation Centrum	OV	979.512	294.000	294.000
	Totaal Schiedam			**604.000**	**604.000**

B2 Kleine projecten: aanmeldingen 2022 - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Aanmelding	Project	Categorie	Investering	Maximale subsidie	2022
Vlaardingen					
jul-21	Verbreden fietspad Trekkade	FKM	130.000	65.000	65.000
jul-21	Fietspaden Zwanensingel	FKM	80.000	40.000	40.000
jul-21	Ombouw VRI naar iVRI (3 kruispunten Marathonweg)	VMWS	100.000	37.500	37.500
	Fietspad N-Z bij Volksbos (Nieuw Waterland)	FKM	3.075.443		500.000
	Marathonweg (Nieuw Waterland)	VMWS	4.850.000	1.850.000	1.000.000
	Totaal Vlaardingen			**2.492.500**	**1.142.500**
Wassenaar					
jul-21	Oversteek Wassenaarseslag	VV	250.000	125.000	125.000
jul-21	Inrichten duurzaam veilig zone	VV	350.000	175.000	175.000
	Totaal Wassenaar			**300.000**	**300.000**
Westland					
jul-21	Fietsstroken Veilingweg, De Lier	FKM	350.000	175.000	175.000
jul-21	Verbeteren verkeersveiligheid Haagweg	VV	35.000	17.500	17.500
jul-21	Verkeersveiligheid Hollewatering, Kwintsheul	VV	51.330	26.000	26.000
jul-21	Reconstructie kruispunt Burgerdijkseweg - Hoogweg	VV	125.000	62.500	62.500
22EWE0915	Gedragsbeïnvloedingsprojecten gemeente Westland	VV	67.000	33.500	33.500
	Totaal Westland			**314.500**	**314.500**
Westvoorne					
jul-21	Verkeersveiligheid, Voorweg, De Ruy, Brielseweg	VV	602.000	301.000	301.000
	Totaal Westvoorne			**301.000**	**301.000**
Zoetermeer					
jul-21	Aanleg fietspad Van Tuyllpark	FKM	400.000	200.000	200.000
22EZO0936	Extra activiteiten ihkv SCHOOL op SEEF 2022	VV	22.000	11.000	11.000
22EZO0935	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2022)	VV	50.000	25.000	25.000
	Totaal Zoetermeer			**236.000**	**236.000**
Staatsbosbeheer					
jul-20	Fietspad Verlengde Molengangpad	FKM	2.000.000	1.000.000	-
	Totaal Staatsbosbeheer			**1.000.000**	**-**
Provincie Zuid-Holland					
okt-21	Verbeteren fietspad N464a tussen Poeldijk /Wateringen/Den Haag Zuid	FKM		777.000	777.000
okt-21	Verbetering fietspad N467a/b tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk	FKM		665.000	665.000
jul-20	N211 vervanging tegelfietspaden	FKM	2.000.000	630.000	630.000
	Totaal Provincie Zuid-Holland			**2.072.000**	**2.072.000**

B2 Kleine projecten: aanmeldingen 2022 - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Aanmelding	Project	Categorie	Investering	Maximale subsidie	2022
MRDH					
jul-21	Verkeerseducatie MRDH 2022	VV		1.248.000	779.481
jul-21	Ombouw VRI naar iVRI, 30 stuks in 2022	VMWS		375.000	375.000
jul-21	Gedragsprojecten via Zuid-Holland Bereikbaar 2022	VMWS	2.300.000	383.333	384.000
jul-21	Aanpassen infrastructuur t.g.v. wijzigingen vervoersplannen	OV	750.000	750.000	688.500
mei-22	Investeringsimpuils SPV Tranche 2 (aandeel MRDH)	VV	12.788.000	5.115.124	-
	Totaal MRDH			**7.871.457**	**2.226.981**
	Eindtotaal IPVa 2022				**32.968.981**

Bijlage B3 In 2021 afgesloten kleine projecten

In 2021 en begin 2022 is een aantal kleine projecten gerealiseerd en ook financieel afgesloten. De vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. De status is per eind januari 2022.

B3 Afgesloten kleine projecten

Aanvrager	Nr.	Project	Categorie	Afgerond in
Barendrecht	17FBA0291	Snelfietsroute F16 Bedrijventerreinoost	FKM	2021
Barendrecht	19FBA0604	Verbreding Fietspad Middeldijk	FKM	2021
Barendrecht	18VBA0401	Verkeersveiligheid Portlandse Baan	VV	2021
Barendrecht	19EBA0602	Verkeerseducatie 2019 Barendrecht	VV	2021
Barendrecht	20EBA0719	Verkeerseducatie Barendrecht 2020	VV	2021
Barendrecht	18KBA0441	Herinrichting entree fietsenstalling station Barendrecht	FKM	2022
Brielle	19OBR0630	Toegankelijke bushaltes Brielle 2019	OV	2021
Brielle	20OBR0643	Toegankelijke bushaltes Brielle 2020	OV	2021
Capelle aan den IJssel	19ICA0624	Haalbaarheidsstudie AVLM schaalvergroting Parkshuttle	VMWS	2021
Capelle aan den IJssel	19ICA0625	Haalbaarheidsstudie AVLM beheercentrale op afstand Parkshuttle	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	19ICA0626	Haalbaarheidsstudie AVLM Smart Surveilance Systeem Parkshuttle	VMWS	2022
Delft	17FDE0227	3e ondergrondse fietsenstalling CS	FKM	2021
Delft	21DDE0830	2 verkeersregelinstallaties naar iVRI's Delft	VMWS	2022
Delft	21ODE0889	Bushaltes Teding van Berkhoutlaan en Foreestweg	OV	2022
Den Haag	20VDH0662	Reconstructie kruising Hofzichtlaan - Kleine Loo	VV	2022
Den Haag	18VDH0370	Noordwestelijke hoofdrouteVrijenhoeklaan-Sportlaan	VV	2022
Den Haag	20VDH0747	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Den Haag	VV	2022
Den Haag	16FDH0033	Toeleidend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg	FKM	2022
Den Haag	18KDH0487	KTA 6.1 Fietsparkeervoorzieningen bij OV	FKM	2021
Den Haag	18FDH0470	Fietsvoorzieningen Waalsdorperweg	FKM	2021
Den Haag	15FDG006	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a)	FKM	2021
Den Haag	20ODH0696	Aanpassing Bushaltes t.b.v. E-bus 21 + 28 (deel 1)	OV	2021
Den Haag	16MDH0034	DVM Verkeerscentrales Den Haag	VMWS	2021
Den Haag	19FDH0569	Verbetermaatregelen langzaamverkeer station Laan van Noi (KTA 2019)	VMWS	2021
Den Haag	19VDH0530	Reconstructie Frederik Hendriklaan en Willem de Zwijgerlaan	VV	2021
Den Haag	19VDH0531	Erasmusweg, deel Troelstrakade - Loevesteinlaan	VV	2021
Den Haag	19VDH0578	Blackspot Maartensdijklaan - Hengelolaan	VV	2021
Den Haag	20VDH0709	Blackspot Loosduinsekade - Soestdijksekade - Kamperfoeliestraat	VV	2021
Den Haag	20VDH0768	Laan van Leidschenveen-Vrouw Avenweg	VV	2021
Den Haag	18VDH0434	Noordwestelijke hoofdroute Segbroeklaan	VV	2021
Den Haag	20VDH0710	Schoolomgeving Den Haag 2020 deel 7	VV	2021
Den Haag	19VDH0576	Rotonde Westduinweg - Schokkersweg	VV	2021
Den Haag	20VDH0732	Verkeerseducatie Den Haag 2020	VV	2021
Den Haag	20VDH0762	Schoolomgeving 2020 Den Haag (deel 8)	VV	2021
Den Haag	21VDH0816	Schoolomgevingen 2021 Den Haag deel 9	VV	2021
Den Haag	21VDH0799	Blackspot De la Reyweg - Dierenselaan	VV	2022

B3 Afgesloten kleine projecten - vervolg

Aanvrager	Nr.	Project	Categorie	Afgerond in
Hellevoetsluis	20OHE653	Bushaltes Ebstroom nabij Vlasakkerlaan, lijn 105	OV	2021
Hellevoetsluis	20VHE0753	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Hellevoetsluis	VV	2021
Hellevoetsluis	19THE0620	Toegankelijkheid bushaltes Hellevoetsluis	OV	2022
Hellevoetsluis	20OHE0641	Toegankelijkheid bushaltes Hellevoetsluis	OV	2022
Krimpen a/d IJssel	20VKR0704	Schoolomgeving Het Kompas	VV	2021
Lansingerland	19VLA0563	Fietsveilige rotondes	VV	2021
Maassluis	19OMA0552	Bushaltes Jan Schoutenlaan en Westlandseweg	OV	2021
Midden-Delfland	20FMD668	Verlichting fietspad Weidepad	FKM	2021
Midden-Delfland	17VMD0277	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	2022
Nissewaard	20FNO679	Fietspad Hekelingseweg	FKM	2021
Nissewaard	18VNI0473	Verkeerveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2018	VV	2021
Pijnacker-Nootdorp	21OPN0812	R-net bushaltes Raadshuisplein, Pijnacker	OV	2021
Pijnacker-Nootdorp	18WPN0484	Verbetering aansluiting N470/Laan van Ruyven	VMWS	2021
Pijnacker-Nootdorp	21EPN0819	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2021	VV	2021
Pijnacker-Nootdorp	17FPN0285	Verkeersveiligheidsmaatregelen Pijnacker-Nootdorp	VV	2021
Pijnacker-Nootdorp	21EPN0857	Verkeerseducatiepakket Verkeerslokaal fase 2 (2020-2021) PN	VV	2021
Pijnacker-Nootdorp	19FPN0535	Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	2022
Pijnacker-Nootdorp	21OPN0818	Bushalte lijn 60, Station Nootdorp (Hofweg)	OV	2022
Pijnacker-Nootdorp	21VPN0826	Fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen en R-netbushalte Vlielandseweg	OV	2022
Ridderkerk	19FRI0529	Fietspad Ringdijk Ridderkerk	FKM	2021
Ridderkerk	20FRK0715	Fietspad Verbindingsweg - A16	FKM	2021
Rotterdam	19FRO0526	Fietsmaatregelen Kleiweg - Uitweg	FKM	2021
Rotterdam	17PRO0252	Uitbreiden en verplaatsen P&R Hoek van Holland Haven	FKM	2021
Rotterdam	20FRO671	Pleinweg oversteken	FKM	2021
Rotterdam	18FRO0446	Fietssuggestiestroken Linker Rottekade	FKM	2021
Rotterdam	19PRO0612	P+R Meijersplein	FKM	2021
Rotterdam	19KRO0611	Fietsparkeren OV locaties	FKM	2021
Rotterdam	20FRO676	Tweerichtingen fietspad Stadhoudersweg	FKM	2021
Rotterdam	20FRO0661	Fietskruisingen A16 en A20	FKM	2021
Rotterdam	18KRO0496	Fietsparkeren bij OV-halte Gerdesiaweg	FKM	2021
Rotterdam	19ORO0540	Bushalte Pythagorasweg buslijn 70	OV	2021
Rotterdam	19ORO0608	Onderdoorgang De Lugt	OV	2021
Rotterdam	20ORO0744	Haltepaar op de Groene Kruisweg buslijn 69	OV	2021
Rotterdam	19IRO0589	Haalbaarheidsstudie AVLM ss Roterdam - Katendrecht	VMWS	2021
Rotterdam	19ERO0558	Verkeerseducatie Rotterdam 2019	VV	2021
Rotterdam	17VRO0308	Blackspot Fairoaksbaan-Bovendijk	VV	2021
Rotterdam	17VRO0309	Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat	VV	2021
Rotterdam	20VRO673	Blackspot Ringdijk - Wilgenlei	VV	2021
Rotterdam	20VRO674	Blackspot Buitendijktunnel Colosseumweg	VV	2021
Rotterdam	20FRO0700	Slinge fietspad zuidzijde	FKM	2022
Rotterdam	19FRO0619	Mathenesserweg verbreden fietspad (MFR)	FKM	2022
Rotterdam	21FRO0797	Fietssuggestiestroken Wollefoppenweg	FKM	2022

B3 Afgesloten kleine projecten - vervolg

Aanvrager	Nr.	Project	Categorie	Afgerond in
Schiedam	17FSC0296	Fietspad Beatrixlaan - route 412	FKM	2021
Schiedam	SCSCH03070	Haltetoegankelijkheid Schiedam 2015	OV	2021
Schiedam	17VSC0303	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg	VV	2021
Schiedam	17VSC0321	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	VV	2021
Schiedam	20FSC0697	Fietspad Horvathweg	FKM	2022
Vlaardingen	17OVL0229	Zuidelijke perrontoegang station Vlaardingen Centrum	OV	2021
Vlaardingen	18VVL0515	Rotonde Zwanesingel	VV	2021
Westland	17VWE0343	Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan	VV	2021
Westland	17VWE0344	Reconstructie kruispunt Haagweg / Molenweg	VV	2021
Zoetermeer	17FZO0286	Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat)	FKM	2021
Zoetermeer	17FZO0320	1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden	FKM	2021
Zoetermeer	18OZO0373	Bleizo HOV-baan	OV	2021
Zoetermeer	19IZO0617	Implementatie AVLM Dutch Innovation Park2020	VMWS	2021
Zoetermeer	20EZO0672	Activiteiten in het kader van SCHOOL op SEEF	VV	2021
Zoetermeer	20EZO0659	Fietslessen groepen 4 en 6	VV	2021
ADVOSS Verkeersveiligheid	20EDN0701	Totally Traffic 2021	VV	2021
Breed Actief BV	21EDN0807	Opslag verkeerkunsten	VV	2021
De Verkeersonderneming	SRVOX02673	Werkgeversbenadering (BB)	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	SRVOX03007	Aanpak bezoeken 2015-2017 (2015) (BBV)	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	18MVO0439	Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (deel 2018) (RTD-BBV-003)	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	16DVO0148	PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling (2019)	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	18MVO0457	KTA-7 Logistiek platform spreiding vrachtverkeer	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	18MVO0431	KTA2 Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	18MVO0432	KTA5.1 Gebruik Netwerken - Rijgedrag	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	16MVO0060	Moving Traffic A20 deelprj. onderz./ analyse (RTD-BBV-027)	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	18MVO0433	KTA4 Logistieke Efficiency 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	16MVL0055	Campagne Filedier 2015 - 2017 (2016/2017) (RTD-BBV-005)	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	18MVO0440	Pva Logistiek deel 2017-2018 (BBV)	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	19MVO0551	Marktplaats voor mobiliteit en gebieds- en werkgeversaanpak (KTA2019-11b)	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	SRVOX02675	Werknemersaanpak (BB) SRVOX02675	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	16MVO0143	Stimuleren rijgedrag stakeholders en doelgroepen RTD-BBV-031	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	17WVO0175	Logistiek 2016 (RTD-BBV-008)	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	16MVO0059	Systeemsturing en ITS (BBV)	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	20WVO0698	Systeemsturing en ITS (RTD-BBV-015)	VMWS	2021
De Verkeersonderneming	SRVOD02818	ITS Rotterdam (BB41) SRVOD02818	VMWS	2021
DON Opleidingen	21EDN0838	Dodehoek projecten 2021-2022	VV	2021
Flyover	20EDN693	Dodehoek projecten 2020-2021	VV	2021
Halo Jobbing	21EDN0778	Inzet verkeersleerkrachten	VV	2021
Havenbedrijf Rotterdam	HBHBO03060	Ponton Willemsbrug	OV	2021
Havenbedrijf Rotterdam	18MHA0377	CAR routes gedeelte Suurhoffbrug Dintelhavenbrug RTD-BBV-028	VMWS	2021
Havenbedrijf Rotterdam	19MHA0618	Mobiliteitsplatform Maasvlakte/Europoort (KTA 2019)	VMWS	2021
Havenbedrijf Rotterdam	21VHA0858	Aanpassing Reeweg (A. Bodaanweg en Waalhavenweg)	VV	2022
Havenbedrijf Rotterdam	21VHA0821	Maatregelen n.a.v. ongevallenanalyse 2020 (Havengebied Rotterdam)	VV	2022
Hoogheemraadschap van Rijnland	17FRL0180	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder	FKM	2021

B3 Afgesloten kleine projecten - vervolg

Aanvrager	Nr.	Project	Categorie	Afgerond in
HTM	18OHT0481	Bushalte lijn 28 Norfolkterrein	OV	2021
OnderwijsAdvies	20EDN0688	Inzet verkeersleerkrachten	VV	2021
ProRail	18FPR0380	Fiets-/voetgangerstunnel station Delft Zuid	FKM	2021
Provincie Zuid-Holland	18FZH0387	Pieter Bregmanlaan (BBV)	FKM	2021
Provincie Zuid-Holland	19OZH0623	Haltemeubilair R-net Voorne-Putten (KTA 2019)	OV	2021
Provincie Zuid-Holland	15VZH001	Rotonde Monster	VV	2021
Provincie Zuid-Holland	18WZH0384	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	2022
R. Wittenberg	20EDN0689	Inzet verkeersleerkrachten	VV	2021
RET NV	REREM02762	Stadstram voorfinanciering engineering	OV	2021
RET NV	RERE003056	Voorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt	OV	2021
RET NV	16ORE0015	Voorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt fase 2	OV	2021
RET NV	16ORE0029	Aanpassen uitgangen metrostation Dijkzigt	OV	2021
RET NV	18TRE0460	Extra lift Metrostation Vijfsluizen Schiedam	OV	2021
RET NV	19ORE0541	Toegankelijke tramhaltes Bergpolderplein (stadstram)	OV	2021
RET NV	16TRE0166	Inhaalslag geleidelijnen Tramplushaltes Rotterdam	OV	2022
Rijkswaterstaat	RWRWR02894	P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894	FKM	2021
Rijkswaterstaat	19DRW0595	KTA 2019-2 Flankerende maatregelen incidenten Bruggen	VMWS	2021
Rijkswaterstaat	19MRW0640	RTD-BBV-034 BB Pilot Dynamische meetservice bandenspanning vrachtauto's	VMWS	2021
robotTuner	21DN00845	Implementatie AVLM CAVIDOR	VMWS	2022
Tjinco	19EDE0582	SOS Verkeersleerkrachten 2019-2020	VV	2021
VNO-NCW west	18MMR0414	KTA 2018 gedragsaanpak	VMWS	2021
Vriese Educatief Maatwerk	21EDN0781	Totally Traffic 2021	VV	2021
VVN	18EDE0363	Raamcontract ORS 2018	VV	2021
VVN Afdeling Den Haag (Veiligverkeer)	19EDN0521	Opfriscursus Senioren	VV	2021
Wortelboer Rij-opleidingen	19EDE0571	Dodehoek projecten 2019-2020	VV	2021
Wortelboer Rij-opleidingen	20EDN692	Dodehoek projecten 2020-2021	VV	2021

Bijlage C Korte Termijn Aanpak MoVe 2020-2023

De afspraken BO-MIRT zijn vastgelegd in onderstaande tabel. Daarbij horen de volgende kanttekeningen:

- er zijn geen afspraken gemaakt in het BO MIRT van eind 2021;
- de MRDH verleent subsidie inclusief de bijdrage van IenW, behalve bij de projecten Voorne-Putten waar IenW het budget direct overmaakt naar RWS.

Het vanuit de MRDH beschikbare budget wordt verminderd met kosten ter dekking voor de studiekosten van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en het metrostation Spijkenisse Centrum. Er resteert voor KTA Move afgerond € 3.800.000.

Korte Termijn Aanpak MoVe

bedragen in euro's

Nr.	Maatregel KTA MoVe	Investering (ex btw)	IenW (incl btw)	IenW (ex btw)	IenW storting BCF	MRDH	PZH	Derden	Onder te brengen kosten
B	**Oeververbinding (inclusief Algeracorridor)**								
B1	Grote kruising Krimpen (Algera) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	14.446.821	-	4.132.231	867.769	4.100.000	5.766.667	447.923	-
B2/ B8	Verplaatsen P+R (Algera) en aanpassen bussen R-net *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	1.056.495	-	291.045	61.120	352.165	352.165	61.120	-
B3	Snelfietsroute Algerabrug-Capelsebrug (Capelle) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	1.850.000	-	509.642	107.025	616.667	616.667	107.025	-
B5	Vraagbeïnvloedingspakket en pilots (Algera) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	1.000.000	333.333	-	-	333.333	333.333	-	-
B9	Herinrichting Capelseplein *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	1.403.222	-	386.563	81.178	467.741	467.741	81.178	-
B11	Bus Zuidplein-EMC via Maastunnel (oeververbinding) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	2.500.000	-	688.705	144.628	1.666.667	-	144.628	-
B13	Snelfietsroute Algerabrug (Rotterdam) *Uitvoeringstermijn 2021-2023*	943.500	-	259.917	54.583	314.500	314.500	54.583	-
	Subtotaal Oeververbinding (inclusief Algeracorridor)	**24.500.000**	**333.333**	**6.473.829**	**1.359.504**	**8.166.667**	**8.166.667**	**1.359.504**	**-**

Korte Termijn Aanpak MoVe - vervolg

bedragen in euro's

Nr.	Maatregel KTA MoVe	Investering (ex btw)	IenW (incl btw)	IenW (ex btw)	IenW storting BCF	MRDH	PZH	Derden	Onder te brengen kosten
C	**Westland**								
C1	Metropolitane fietspaden (bijdrage Rijk was fietsbrief) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	4.300.000	-	1.534.711	322.289	775.289	1.000.000	990.000	-
C2	Beter, vaker en sneller OV *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	1.600.000	-	330.579	69.421	800.000	-	400.000	69.421
C4	Werkgeversaanpak (btw niet compensabel via BCF) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	500.000	100.000	-	-	150.000	-	250.000	-
C7	Doorstromingsmaatregelen A20 *Uitvoeringstermijn 2021-2023*	1.500.000	-	309.917	65.083	375.000		750.000	65.083
C8	Werkgeversaanpak Leehove (btw niet compensabel via BCF) *Uitvoeringstermijn 2021-2023*	70.000	17.500	-	-	17.500	-	35.000	-
	Subtotaal Westland	**7.970.000**	**117.500**	**2.175.207**	**456.793**	**2.117.789**	**1.000.000**	**2.425.000**	**134.504**
D	**Voorne-Putten**								
D1	Mobiliteitsplatform haven (Hbr) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	800.000	-	-	-	-	600.000	200.000	-
D2	Logistiek platform (Hbr) *Uitvoeringstermijn 2021-2023*	600.000	-	165.289	34.711	-	280.000	120.000	34.711
D3	Mobiliteitsmanagement (gemeenten) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	767.809	-	412.810	86.690	100.000	-	230.000	25.000
D4	Ketenmobiliteit (MRDH) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	600.000	-	-	-	600.000	-	-	-
D5	Verbeteren doorstroming wegverkeer bruggen (RWS, incl btw) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	225.000	225.000	-	-	-	-	-	-
D6	Doorontwikkeling brugvoorspeller (RWS, incl btw) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	250.000	250.000	-	-	-	-	-	-
D7	Plant-stops haven (Hbr) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	150.000	-	-	-	-	-	150.000	-
D8	Incidentmanagement Spijkenisser-brug (RWS, incl. btw) *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	200.000	200.000	-	-	-	-	-	-
D11	Storingsregime Hartelbrug en Harmsenbrug (RWS, incl. btw) *Uitvoeringstermijn 2021-2023*	50.000	-	-	-	-	25.000	25.000	-
	Subtotaal Voorne-Putten	**3.642.809**	**675.000**	**578.099**	**121.401**	**700.000**	**905.000**	**725.000**	**59.711**

Korte Termijn Aanpak MoVe - vervolg

bedragen in euro's

Nr.	Maatregel KTA MoVe	Investering (ex btw)	IenW (incl btw)	IenW (ex btw)	IenW storting BCF	MRDH	PZH	Derden	Onder te brengen kosten
E	**Zoetermeer**								
E3	Entreegebied station Zoetermeer Uitvoeringstermijn 2021-2023	10.450.000	-	3.305.785	694.215	2.000.000	-	5.144.215	-
	Subtotaal Zoetermeer	**10.450.000**	**-**	**3.305.785**	**694.215**	**2.000.000**	**-**	**5.144.215**	**-**
F	**Werkplaats MOVV**								
F3	Samenloopdeel Randstadrail Uitvoeringstermijn 2020-2022	8.500.000	-	2.062.706	433.168	6.437.294	-	-	-
F4	Lightrailkwaliteit lijn 3 & 4 *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	500.000	-	206.271	43.317	293.729	-	-	-
	Subtotaal Werkplaats MOVV	**9.000.000**	**-**	**2.268.977**	**476.485**	**6.731.023**	**-**	**-**	**-**
G	**Aanpakken**								
G1	Werkgeversaanpak Haaglanden 2020 en 2021 *Uitvoeringstermijn 2020-2021*	2.537.500	845.833	-	-	845.833	845.833	-	-
G2	Werkgeversaanpak VO (2 jaar proces, 1 jaar projecten) *Uitvoeringstermijn 2020-2021*	3.609.500	1.166.667	-	-	1.166.667	1.166.667	109.500	-
G3	Regionale Logistiek *Uitvoeringstermijn 2020-2022*	250.000	-	68.871	14.463	90.565	90.565	-	-
G4	Reefer hub *Uitvoeringstermijn 2021-2023*	365.000	-	82.645	17.355	113.333	113.333	40.000	15.689
	Subtotaal aanpakken	**6.762.000**	**2.012.500**	**151.515**	**31.818**	**2.216.398**	**2.216.398**	**149.500**	**15.689**
	Afronding	191	1.667	6.588	9.783	8.123	1.935	6.781	96
	Totaal KTA MoVe 2020 -2023	**62.325.000**	**3.140.000**	**14.960.000**	**3.150.000**	**21.940.000**	**12.290.000**	**9.810.000**	**210.000**
	Studiekosten MIRT-verkenning Oeververbinding					1.757.835			
	Metrostation Spijkenisse Centrum					3.500.000			
	Parkshuttle en waterbushalte Rivium					1.751.000			
	Reservering voor gedragsprojecten					200.000			
	Resterend budget MRDH voor HOV Brienenoord en 2e fase Maastunnel					851.165			
						30.000.000			

Bijlage D Automated Vehicles Last Mile (AVLM)

Automated Vehicles Last Mile

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Projecten	Totaalinvestering van alle partijen Investering excl. BTW	Gemeenten & Derden minimale bijdrage	MRDH max. bijdrage	Facturen t/m februari 2022	2022 en verder
Haagse Shuttle bv/gemeente Den Haag						
AVLM-3	HagaZiekenhuis shuttle	1.789.000	894.500	894.500	805.050	89.450
Den Haag						
AVLM-3	Infrastructuur Haga-shuttle	92.000	46.000	46.000	46.000	-
Dutch Automatyed Mobility						
AVLM-3	Bezorgrobot	199.200	149.200	50.000	15.000	35.000
Stichting Future Mobility Park						
	Future Mobility Park	1.285.000	1.135.000	152.000	77.000	75.000
	Digitale infrastuctuur fase 3	100.000	-	100.000	50.000	50.000
RobotTuner, tpv Schiedam en Vlaardingen						
AVLM-4	CAVIDOR shuttle	2.625.330	1.312.330	1.313.000	656.500	656.500
	Resterend voor 2022-2023	**22.947.854**	**11.858.090**	**11.089.764**		**11.089.764**
Gemeente Den Haag						
AVLM-1	Binckhorst shuttle – Den Haag	-	-	-	-	-
Gemeente Zoetermeer						
AVLM-2	Dutch Innovation Park shuttle – Zoetermeer	-	-	-	-	-
Gemeente Leidschendam-Voorburg						
AVLM-5.2	Mall of the Netherlands shuttle	-	-	-	-	-
ADaaS						
AVLM-7	Rotterdam-The Hague Airport – Rotterdam	-	-	-	-	-
Gemeente Delft / TU Delft?						
AVLM-8	TU Delft Technopolis & RADD shuttle – Delft	-	-	-	-	-
	Totaal realisatie testlocaties	**29.038.384**	**15.395.120**	**13.645.264**	**1.649.550**	**11.995.714**

Automated Vehicles Last Mile - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Projecten	Totaalinvestering van alle partijen Investering excl. BTW	Gemeenten & Derden minimale bijdrage	MRDH max. bijdrage	Facturen t/m februari 2022	2022 en verder
Gemeente Den Haag						
AVLM-1	Haalbaarheidsstudie AVLM Binkchorst	91.000	45.500	45.500	-	45.500
Dutch Automatyed Mobility						
AVLM-1	Onderzoek inzet stewarts bij shuttles	45.550	-	45.550	45.550	-
Gemeente Zoetermeer						
AVLM-2	Dutch Innovation Park shuttle – Zoetermeer	44.000	22.000	22.000	22.000	-
Gemeenten Schiedam & Vlaardingen (robotTuner)						
AVLM-4	CAVIDOR shuttle (voorheen LOAV)	27.720	13.720	14.000	14.000	-
RobotTuner, tpv Schiedam en Vlaardingen						
AVLM-4	CAVIDOR inplementatieplan	64.000	32.000	32.000	32.000	-
Gemeente Leidschendam-Voorburg						
AVLM-5.2	HBS AVLM	27.720	13.860	13.860	13.860	-
Gemeente Capelle a/d IJssel						
AVLM-6	Parkshuttle 3.0 Rivium, extra shuttles op bestaande baan	88.000	44.000	44.000	-	44.000
AVLM-6	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Smart Surveillance	130.008	64.508	65.500	-	65.500
AVLM-6	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Schaalvergroting	136.211	67.711	68.500	-	68.500
AVLM-6	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Beheercentrale op afstand	84.796	42.296	42.500	-	42.500
Rebel						
AVLM-7	Haalbaarheidsstudie en implementatie	51.250	-	51.250	46.750	4.500
ADaaS						
AVLM-7	Rotterdam-The Hague Airport – Rotterdam	30.000	15.000	15.000	15.000	-
Gemeente Rotterdam						
AVLM-9	Rijnhaven - ss Rotterdam	17.000	8.500	8.500	8.500	-
Future Mobility Netwerk						
		231.375	-	231.375	231.375	-
TU Delft						
	Summalab en kennisontwikkeling	73.950	-	73.950	73.950	-
	Onderzoek kennisontwikkeling AVLM TU Delft	50.000	-	50.000	50.000	-

Automated Vehicles Last Mile - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager Project nr.	Projecten	Totaalinvestering van alle partijen Investering excl. BTW	Gemeenten & Derden minimale bijdrage	MRDH max. bijdrage	Facturen t/m februari 2022	2022 en verder
MAP traffic management						
		89.565	-	89.565	89.565	-
Spring holding						
		141.538	-	141.538	141.538	-
Gemeente Rotterdam						
	Juridisch advies zelfrijdend vervoer	14.630	7.315	7.315	7.315	-
CROW						
	kennismodule verkeersmanagement	49.500	-	49.500	49.500	-
	krachtenbundeling	33.333	-	33.333	33.333	-
MRDH						
AVLM-21	Gezamenlijk onderzoek (incl. themabijeenkomsten)	420.000	210.000	210.000		210.000
	Totaal procesbudget	**1.941.146**	**586.410**	**1.354.736**	**874.236**	**480.500**
	Totaal programma	**30.979.530**	**15.981.530**	**15.000.000**	**2.523.786**	**12.476.214**

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

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

Bijlage E R-net

R-net

bedragen in euro's

Traject en Onderdeel	Investering	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Buslijnen 403 en 404 Spijkenisse Hellevoetsluis en Spijkenisse-Brielle								
Haltevoorzieningen[1]	1.308.300	200.500	428.500	645.000	-	-	34.300	-
Fietsvoorzieningen[2]	659.500	-	-	659.500	-	-	-	-
Buslijn 456 Den Haag Leijenburg-Naaldwijk-Schiedam								
Haltevoorzieningen[1]	899.000	-	270.000	-	35.000	594.000	-	-
Fietsvoorzieningen[2]	78.000	-	-	-	-	40.000	-	-
Buslijn 455 Zoetermeer Centrum West - Pijnacker station - Delft Centraal station								
Haltevoorzieningen[1]	1.080.000	-	314.000	-	190.000	576.000	-	-
Fietsvoorzieningen[2]	-	-	-	-	-	-	-	-
Buslijnen 170 en 173 Station Rodenrijs - stations Zoetermeer - Zoetermeer Centrum West,Rodenrijs - Bergschenhoek - Bleiswijk - Zoetermeer Centrum West								
Haltevoorzieningen[1]	1.838.500	33.000	293.000	-	582.500	930.000	-	-
Fietsvoorzieningen[2]	-	-	-	-	-	-	-	-
Buslijn 32 Delft-Naaldwijk								
Haltevoorzieningen[1]	393.000	-	-	-	-	393.000	-	-
Fietsvoorzieningen[2]	39.000	-	-	-	-	39.000	-	-
Nader uit te werken								
Haltevoorzieningen[1]	100.000	-	-	-	-	-	-	100.000
Fietsvoorzieningen[2]	40.000	-	-	-	-	-	-	40.000
Totaal	**6.435.300**	**233.500**	**1.305.500**	**1.304.500**	**807.500**	**2.572.000**	**34.300**	**140.000**
[1] Verrekeningen met reclameinkomsten nog niet meegenomen	PM							
[2] Fietsvoorzieningen 50% voor de wegbeheerder	389.250	-	-	329.750	-	39.500	-	20.000
Bijdrage Rijk (KTA 2019)	267.600	-	267.600	-	-	-	-	-
Benodigde financiering vanuit R-net	**5.778.450**	**233.500**	**1.037.900**	**974.750**	**807.500**	**2.532.500**	**34.300**	**120.000**

Bijlage F Prioritaire Metropolitane Fietsroutes

Prioritaire Metropolitane Fietsroutes

bedragen in euro's

Routenaam	SSK-raming bij SO of normbedrag	Weg-beheerders (30%)	MRDH e.a. (70%)	t/m 2021	2022	2023
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, ex Vlaardingen	24.600.000	7.380.000	17.220.000	913.000	6.000.000	4.500.000
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, deel Vlaardingen 90%	4.300.000	430.000	3.870.000		2.000.000	1.500.000
Zoetermeer - Rotterdam	23.100.000	6.930.000	16.170.000	600.000	3.200.000	6.400.000
Den Haag - Pijnacker	25.370.000	7.611.000	17.759.000	-	4.500.000	4.500.000
Den Haag - Pijnacker, complexe schakels	6.000.000	ntb	ntb	-	ntb	ntb
Delft - Rotterdam Alexander	28.900.000	8.670.000	20.230.000	-	5.100.000	5.100.000
Delft - Rotterdam Alexander, complexe schakels	21.800.000	ntb	ntb	-	ntb	ntb
Totaal 1e tranch	**134.070.000**	**31.021.000**	**75.249.000**	**1.513.000**	**20.800.000**	**22.000.000**
Routes 2e tranch	82.500.000	24.750.000	57.750.000	-	-	-
Routes 3e tranch	153.000.000	45.900.000	107.100.000	-	-	-
Totaal fase 2 en 3	**235.500.000**	**70.650.000**	**164.850.000**	**-**	**-**	**-**

Dekking Prioritaire Metropolitane Fietsroutes

bedragen in euro's

Routenaam			Weg-beheerders (30%)	MRDH e.a. (70%)	t/m 2021	2022	2023
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, begroting 2021			7.810.000	20.346.000	913.000	8.000.000	6.000.000
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, aanvullend			-	754.000	-	-	-
Besluit BCVa 16 december 2020	MFR Den Haag-Pijnacker		2.939.500	-	2.939.500	--	
Besluit BCVa 15 december 2021	MFR Den Haag-Pijnacker		1.679.000	-	1.679.000	-	-
Besluit BCVa 15 december 2021	MFR Zoeter-Rotterdam		16.170.000	600.000	3.200.000	6.400.000	-
Nog te voteren 1e tranch			*23.211.000*	*33.360.500*	*-*	*4.981.500*	*9.600.000*
Nog te voteren 1e tranch, complexe schakels		*27.800.000*	*en n.n.b.*	*-*	*-*	*-*	*-*
Nog te voteren 2e tranch: mede in GebiedsuitwerkingGreenport			*24.750.000*	*57.750.000*	*-*	*-*	*-*
Nog te voteren 3e tranch			*45.900.000*	*107.100.000*	*-*	*-*	*-*
Totaal		**27.800.000**	**101.671.000**	**240.099.000**	**1.513.000**	**20.800.000**	**22.000.000**

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

Prioritaire Metropolitane Fietsroutes - vervolg

bedragen in euro's

Routenaam vervolg	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, ex Vlaardingen	5.807.000				
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, deel Vlaardingen 90%	370.000				
Zoetermeer - Rotterdam	4.200.000	1.770.000			
Den Haag - Pijnacker	4.500.000	4.259.000			
Den Haag - Pijnacker, complexe schakels	ntb	ntb			
Delft - Rotterdam Alexander	5.100.000	4.930.000			
Delft - Rotterdam Alexander, complexe schakels	ntb	ntb			
Totaal 1e tranch	**19.977.000**	**10.959.000**	-	-	-
Routes 2e tranch	7.000.000	16.500.000	20.000.000	14.250.000	
Routes 3e tranch			5.000.000	10.500.000	91.600.000
Totaal fase 2 en 3	**7.000.000**	**16.500.000**	**25.000.000**	**24.750.000**	**91.600.000**

Dekking Prioritaire Metropolitane Fietsroutes - vervolg

bedragen in euro's

Routenaam vervolg	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, begroting 2021	6.177.000				
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, aanvullend					
Besluit BCVa 16 december 2020 MFR Den Haag-Pijnacker					
Besluit BCVa 15 december 2021 MFR Den Haag-Pijnacker					
Besluit BCVa 15 december 2021 MFR Zoeter-Rotterdam	4.200.000	1.770.000			
Nog te voteren 1e tranch	*9.600.000*	*9.189.000*			
Nog te voteren 1e tranch, complexe schakels					
Nog te voteren 2e tranch: mede in GebiedsuitwerkingGreenport	*7.000.000*	*16.500.000*	*20.000.000*	*14.250.000*	*-*
Nog te voteren 3e tranch	*-*	*-*	*5.000.000*	*10.500.000*	*91.600.000*
Totaal	**26.977.000**	**27.459.000**	**25.000.000**	**24.750.000**	**91.600.000**

Bijlage G Doorstroommaatregelen

Doorstroommaatregelen

bedragen in euro's

Infrastructurele maatregelen	Reservering	2022	2023	2024
Inframaatregelen in Rotterdam, bus	3.450.000	450.000	2.550.000	450.000
Inframaatregelen in Rotterdam, tram	3.150.000	2.650.000	500.000	-
Inframaatregelen in Den Haag, bus	505.000	45.000	460.000	n.t.b.
Inframaatregelen in Den Haag, tram	328.000	105.000	223.000	n.t.b.
Inframaatregelen in Delft, bus	400.000	400.000	-	-
Tram Weena - Hofplein	3.000.000		3.000.000	
Nader uit te werken	167.000	-	67.000	100.000
Totaal	**11.000.000**	**3.650.000**	**6.800.000**	**550.000**

Onderstaande maatregelen maken geen deel uit van het IPVa, maar geven inzicht in de totale reservering doorstroom.

Doorstroommaatregelen

bedragen in euro's

Maatregelen binnen exploitatie	Reservering	2022	2023	2024
RET	1.500.000	500.000	500.000	500.000
HTM	605.000	340.000	265.000	n.t.b.
Totaal	**2.105.000**	**840.000**	**765.000**	**500.000**

Bijlage H Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

INTHR

bedragen in miljoenen euro's

Deel programma 2a en 2b en remises	Raming	Dekking		
		Den Haag	MRDH	HTM/expl
Lijn 1	31,47	5,61	24,64	1,22
Lijn 6 incl prijspeil en optimalisaties	34,50	8,63	22,43	3,45
Lijn 12 incl prijspeil en optimalisaties	34,50	8,63	22,43	3,45
Lijn 16 incl prijspeil en optimalisaties	34,50	8,63	22,43	3,45
Voorbereidingskosten DSO, gemeente Den Haag	6,76	6,76		
Werk HTM	7,50		7,50	
Omleidingskosten	2,50		2,50	
Onvoorzien	31,16	6,86	21,19	3,12
	182,89	**45,10**	**123,10**	**14,69**
Keervoorzieningen / In- en uitruk (2b)	10,00	-	9,59	0,41
Remises GAVI en Scheveningen	60,00	-	60,00	-
Verdeling	252,89	45,10	192,69	15,10
Budget	252,89	45,25	192,64	15,00

Bijlage I InnOVatie

InnOVatie

bedragen in euro's

Projecten	2019	2020	2021	2022	2023	2024
OV Challenge	69.770	62.465	-	-	-	-
Drukteindicator en versnellen trams	-	129.700	-	-	-	-
Angst in OV	-	37.500	-	-	-	-
AI en voorspellend model	-	-	103.481	-	-	-
Xibe en Innovatieroute	-	-	37.945	-	-	-
Bestickering bus	-	-	7.964	-	-	-
Nog openstaande verplichtingen	-	-	-	18.449	-	-
Totale projectkosten	**69.770**	**229.665**	**149.390**	**18.449**	**-**	**-**
Dekking						
Onderbesteding KTA 2019, gedeelte OV		400.000	-	200.000	400.000	400.000
Onderzoeksbudget OV	100.000	-	-	-	-	-
Bijdrage RET	50.000	200.000	-	100.000	200.000	200.000
Bijdrage HTM	50.000	200.000	-	100.000	200.000	200.000
Totale dekking	**200.000**	**800.000**	**-**	**400.000**	**800.000**	**800.000**
Beschikbaar saldo per einde jaar	**130.230**	**700.565**	**551.175**	**932.726**	**1.732.726**	**2.532.726**

Bijlage J

Afkortingenlijst

AVLM	Automated Vehicles Last Mile
BDU	Brede Doeluitkering
BO	Bestuurlijk Overleg
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IMA	Integrale Mobiliteitsanalyse 2021
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
iVRI	Intelligente Verkeersregelinstallatie
KTA	Korte Termijn Aanpak
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MoVe	Mobiliteit en Verstedelijking
OV	Openbaar Vervoer
POORR	Programma OV Ontwikkeling Regio Rotterdam
P+R	Parkeer en Reis
RWS	Rijkswaterstaat
S.A.	Strategische Agenda MRDH 2022
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
VV	Verkeersveiligheid

Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
T 088 5445 100
E informatie@mrdh.nl
I www.mrdh.nl

Ontwerp
Zwart op Wit, Delft

Vastgesteld op 8 juli 2022 door het algemeen bestuur MRDH