METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwerp begroting 2022
en meerjarenbeeld 2023-2025

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Samen aan het werk!

Inhoud

Inleiding 4

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH 7

Hoofdstuk 2 Begrotingsprogramma's 12

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 13

2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 14

2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen 14

2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV 16

2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg 17

2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit 17

2.1.1.5 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid 18

2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer 18

2.1.1.7 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties 19

2.1.2 Wat gaat het kosten? 20

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 23

2.2.1. Wat willen we bereiken en wat gaan we ervoor doen? 24

2.2.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen 24

2.2.1.2 Doelstelling: Betrouwbaar op weg 25

2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit 26

2.2.1.4 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid 26

2.2.2 Wat gaat het kosten? 26

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 27

2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 28

2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei 28

2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt 29

2.3.1.3 Doelstelling: Goede digitale connectiviteit 30

2.3.1.4. Doelstelling: Ruimte om te werken 30

2.3.1.5 Doelstelling: Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor 31

2.3.1.6 Doelstelling: Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties 31

2.3.1.7 Doelstelling: Meer regionale samenwerking bij de energietransitie 32

2.3.2 Wat gaat het kosten? 32

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting 35

3.1 Algemene dekkingsmiddelen 35

3.2 Overhead 36

3.3 Vennootschapsbelasting 37

Hoofdstuk 4 Paragrafen 39

4.1 Financiering 39

4.2 Verbonden partijen 42

4.3 Weerstandsvermogen en risico's 44

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen 48
4.5 Bedrijfsvoering 51
Hoofdstuk 5 Financiële begroting 54
5.1 Overzicht baten en lasten 54
5.2 Overzicht incidentele baten en lasten 55
5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting 56
Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2020-2025 60
Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente 62
Hoofdstuk 8 Besluit 63
Bijlage 1 Indicatoren 64
Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2022 65

Inleiding

Dit is de tweede 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 economie. 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. Voor de periode tot medio 2021 zijn afspraken gemaakt tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders om het openbaar vervoer beschikbaar te houden. Voor de periode daarna biedt het Rijk perspectief op een aanvullende verlenging, waarbij een zekere versobering van de regeling al is aangekondigd.

Bestuurlijke keuzes zullen noodzakelijk zijn om te blijven zorgen voor financieel gezonde en toekomstbestendige vervoersbedrijven. Uitgangspunt 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 verstedelijking, de gewenste verduurzaming en leefbaarheid van de metropoolregio.

Deze begroting gaat uit van een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer ten opzichte van de begroting 2021. Mocht een begrotingswijziging op een later moment nodig blijken, dan zal daar de gebruikelijke procedure voor worden doorlopen.

Kadernota MRDH begroting 2022
De Kadernota MRDH begroting 2022, die op 5 maart 2021 door het algemeen bestuur is vastgesteld, heeft als uitgangspunt gediend voor het opstellen van deze begroting. In deze kadernota wordt onder meer ingegaan op het strategisch kader, de indeling van de begroting en de inwonerbijdrage:

- De begroting 2022 gebruikt de doelstellingen uit de Strategische Agenda MRDH 2022 *Samen aan het werk!* als strategisch kader. Leidend daarin zijn de ambities om de economie te vernieuwen en de bereikbaarheid te verbeteren.
- In de begroting 2022 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.
- De inwonerbijdrage voor het vernieuwen en versterken van het economisch vestigingsklimaat bedraagt voor de begroting 2022 € 2,77. Een groot deel van deze bijdrage wordt ingezet voor cofinanciering van gemeentelijke projecten met regionale uitstraling.

Samenwerking in de metropoolregio
De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is verlengd lokaal bestuur. De 23 gemeenten zitten aan het stuur. In het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur hebben voornamelijk burgemeesters van de 23 gemeenten zitting. In de twee bestuurscommissies voor verkeer en vervoer en voor economisch vestigingsklimaat zijn de vakwethouders van de 23 gemeenten vertegenwoordigd. Tot

slot zijn er twee adviescommissies voor verkeer en vervoer en voor economisch vestigingsklimaat en een rekeningcommissie. In deze commissies hebben raadsleden van de 23 gemeenten zitting.

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

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[1] (BBV) 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 2020-2025.

Hoofdstuk 7 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

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

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

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

Medio 2019 heeft de 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.

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.

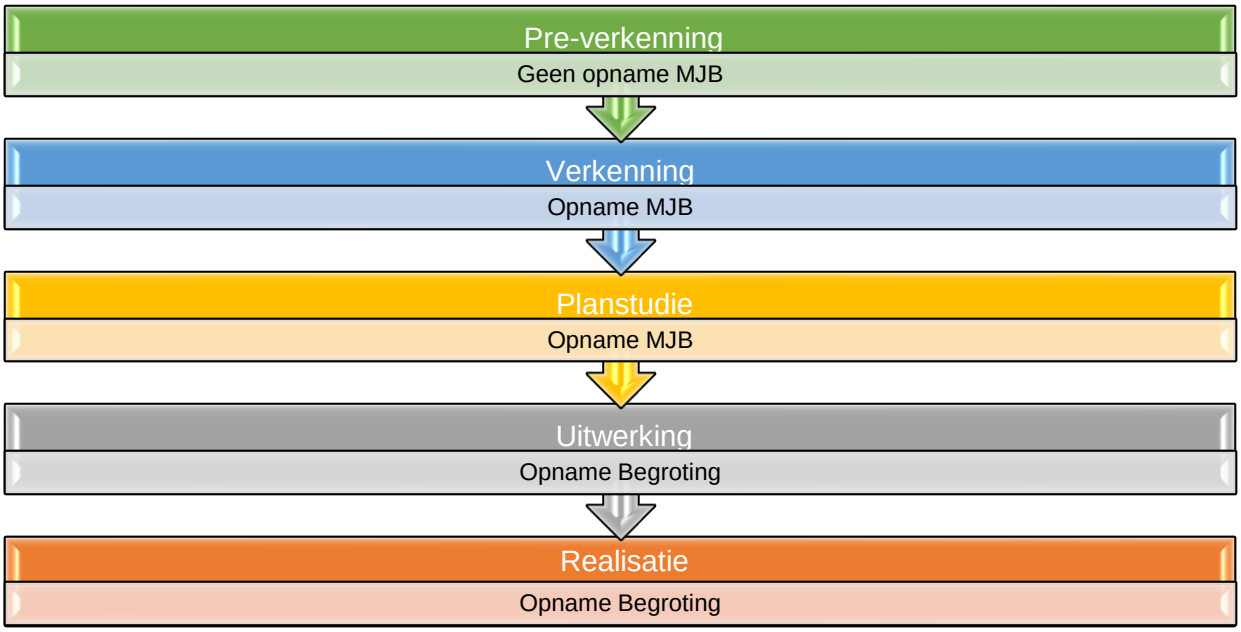
Exploitatie OV

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. 2022 zal 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. Daarbij wordt gewerkt aan een zogeheten transitieprogramma, met als doel om het openbaar vervoer sterker uit de crisis te krijgen en klaar te zijn voor de toekomst. Bestuurlijke keuzes zullen noodzakelijk zijn om te blijven zorgen voor financieel gezonde en toekomstbestendige vervoersbedrijven.

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 c.q. prioriteiten moeten stellen, terwijl daarnaast naar nieuwe en/of alternatieve financieringsvormen gezocht dient te worden. In het realiseren van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) beschrijft waar we de beschikbare

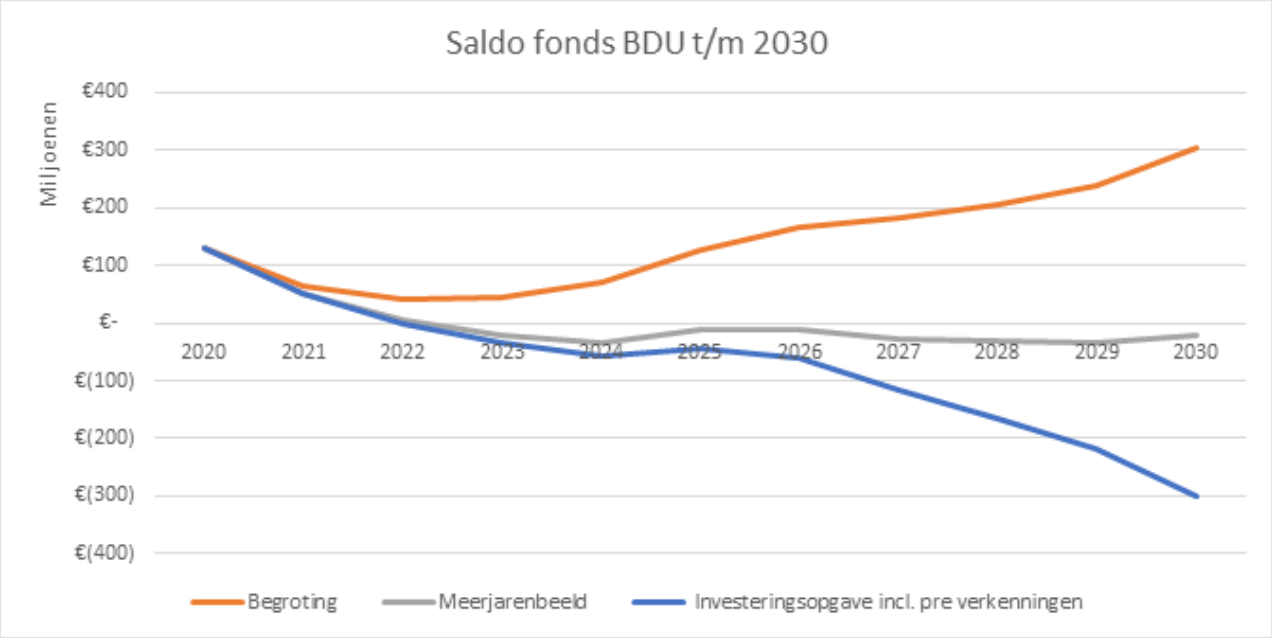
investeringsruimte aan besteden: in de vorm van te verlenen subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Voor Kleine projecten (< € 10 mln. subsidiabele kosten) wordt in 2022 net als eerdere jaren een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van dit programma wordt in het voorjaar van 2021 in samenspraak met de gemeenten uitgewerkt, gericht op vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2021. 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.

In de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 5 februari 2020 is besloten om met ingang van het begrotingsjaar 2021, het financiële meerjarenbeeld BDU, als instrument ter ondersteuning bij het nemen van investeringsbeslissingen, op te nemen in de begroting van de MRDH. 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 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:



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 het meerjarenbeeld zijn investeringen opgenomen voor o.a.:

- Investeringen in het kader van het gebiedsprogramma MoVe, zoals CID-Binckhorst, de oeververbinding regio Rotterdam en de gebiedsuitwerkingen (Voorne-Putten en Haven Rotterdam, Greenport 3.0 Westland);
- Metropolitane fietsroutes fase 1 en 2;
- Knooppunten;
- Versnellen van bus en tram;
- HOV Ridderkerk.

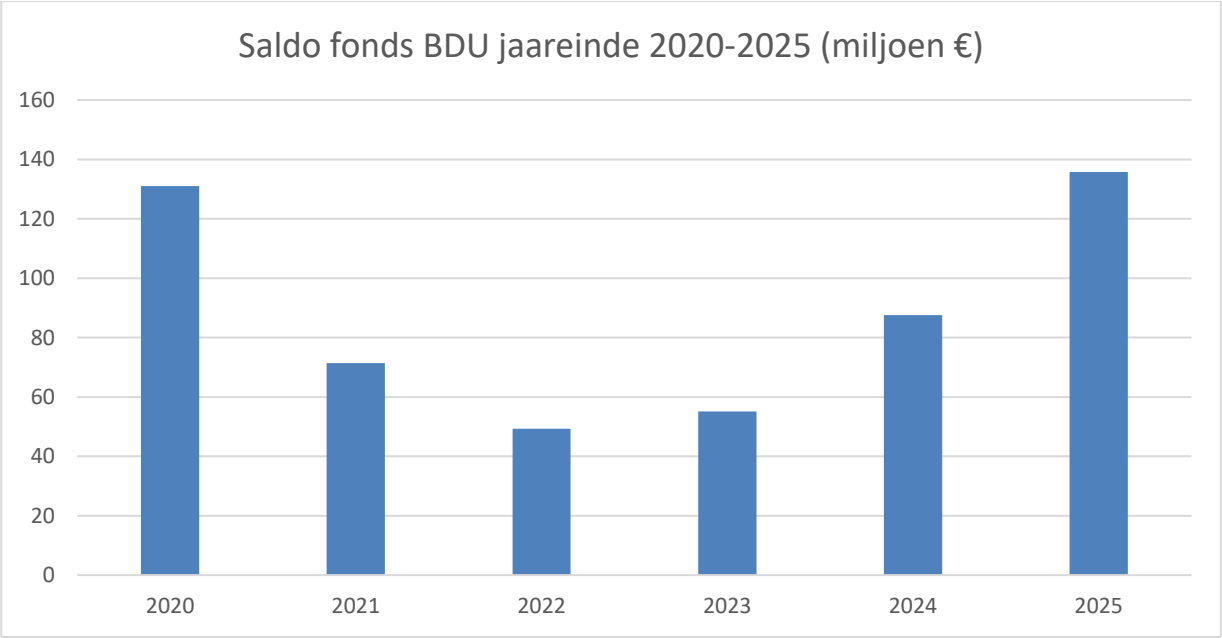
Projecten uit de pre-verkenningsfase, die nog niet opgenomen zijn in het meerjarenbeeld en in de toekomst tot mogelijk extra investeringen leiden zijn o.a.:

- Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV). Dit bevat de doorontwikkeling van de spoorlijn Leiden – Dordrecht tot (zeer) hoogfrequente lightrail, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-corridors, Metronet en RandstadRail (Leyenburgcorridor), vervolguitwerkingen Koningscorridor en 2e tranche knooppunten;
- Realisatie van het complete netwerk Metropolitane fietsroutes van 250 kilometer (fase 3);
- P+R programma.

De ontwikkeling van het meerjarenbeeld als instrument moet het gesprek in de bestuurs- en adviescommissie Vervoersautoriteit over de keuzemogelijkheden en de financiële consequenties voor de lange termijn gaan faciliteren. Voorstellen die de begroting raken worden geagendeerd in het algemeen bestuur.

Overbesteding

Net als in de begroting 2021 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 2022 moet dus uiterlijk in 2025 zijn aangezuiverd. Het meerjarenbeeld van de BDU-middelen voldoet aan de wettelijke kaders, voor het begrotingsjaar 2022 en de daaropvolgende begrotingsjaren wordt geen tekort verwacht:



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 2022 bedraagt de inwonerbijdrage € 2,77 per inwoner. Een groot deel van deze bijdrage wordt ingezet voor cofinanciering aan gemeentelijke projecten. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 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 doorbelasting van de centrale directiefunctie wordt geharmoniseerd met de verdeelsleutel voor de overige stafkosten, 20% inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% BDU.

De begroting 2022 kent een omvang (lasten) van € 585,9 miljoen. Ter vergelijking zijn actuele ramingen over 2020 (in aanloop naar de jaarrekening 2020) en 2021 (bestaande uit de vastgestelde begroting 2021 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2021 ter besluitvorming zullen worden voorgelegd) opgenomen. Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2022 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	538.377.643	437.476.877	423.953.287	415.881.101	411.943.007	422.547.220
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	180.027.003	184.940.608	149.915.349	135.931.624	117.826.263	63.376.202
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.685.200	5.350.547	5.385.715	5.266.965	5.266.965	5.266.965
Overhead	6.131.553	6.662.818	6.695.364	6.695.364	6.695.364	6.695.364
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**729.221.399**	**634.430.850**	**585.949.714**	**563.775.053**	**541.731.599**	**497.885.750**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	546.142.052	438.603.601	423.953.287	417.958.005	413.122.087	430.549.979
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	180.027.003	184.940.608	149.915.349	135.931.624	117.826.263	63.376.202
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.146.879	5.065.547	5.266.965	5.266.965	5.266.965	5.266.965
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.088.448	6.662.818	6.695.364	6.695.364	6.695.364	6.695.364
Totaal	**737.404.382**	**635.272.574**	**585.830.964**	**565.851.957**	**542.910.679**	**505.888.509**
Saldo van baten en lasten	8.182.983	841.724	-118.750	2.076.904	1.179.080	8.002.759
Onttrekking aan reserves	163.030	285.000	118.750	0	0	0
Toevoeging aan reserves*	-8.346.013	-1.126.724	0	-2.076.904	-1.179.080	-8.002.759
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

* Inclusief voorstel resultaatbestemming

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

Groeiagenda Zuid-Holland

De opgaven waar we voor staan zijn te urgent om het bij boekhoudkundige constateringen te laten. Overheden, kennisinstellingen en bedrijven in Zuid-Holland zijn tot het inzicht gekomen dat gezamenlijke investeringen nodig zijn om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren en de economie te vernieuwen. Daartoe is een Groeiagenda Zuid-Holland opgesteld die onderschreven wordt door meer dan 40 regionale partijen. De Groeiagenda Zuid-Holland is een investeringsagenda. Investeringen op het gebied van kennis en innovatie, de maakindustrie, energie-infrastructuur, bereikbaarheid en human capital. Partijen in Zuid-Holland zijn daar gezamenlijk toe bereid maar houden het Rijk voor: doe mee. Zuid-Holland is bepalend voor bijna een kwart van de Nederlandse economie. Investeer je in onze regio dan plukt heel Nederland daar de vruchten van. De Groeiagenda biedt een gemeenschappelijke basis voor ideeën en voorstellen voor volgende tranches van het Nationaal Groeifonds en Europese groei- en herstelfondsen. Voor mobiliteit en verstedelijking sluit de inzet aan op projecten uit het programma Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV), waarover onze regio al met het Rijk in gesprek is in het verlengde van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

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 is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB). Deze Uitvoeringsagenda 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 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 • Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	• Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties • 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen/ voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken	Toename van 10% voor 90% van de woongebieden
Kwaliteit van plekken	Gebruikerswaardering van de stedenbaanknopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen
De duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem (CO_2)	Afname van 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	Afname van 10% voor het gehele OV-systeem

In de afgelopen jaren is veel energie gestoken in de beleidsstrategie: het opstellen van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 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 Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid heeft een looptijd tot 2025. Vanwege de directe relatie met de Strategische Agenda kiezen we ervoor om parallel daaraan ook de Uitvoeringsagenda in 2022 te gaan actualiseren.

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

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

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

2.1.1.1 Doelstelling: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

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 vanaf 2025. Daarom wordt er in 2022 een volgende stap gezet in de uitwerking van de schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking naar concrete maatregelen. Een en ander is afhankelijk van besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) najaar 2021 en besluitvorming van het Rijk over het Groeifonds.

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 andere door realisatie van de metropolitane fietsroutes.
- Meer ruimte voor het lopen, onder ander 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 andere 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 in te bedden, dat de groei zich na een aantal moeilijkere jaren zal herstellen. De effecten van de coronacrisis en de op termijn te verwachten groei nopen tot een herziene 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. 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 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 2022?

- Programmamanagement voeren ten behoeve van het verbeteren van de kwaliteit van OV-knooppunten (OV, fiets en ketenmobiliteit);
- MIRT Verkenning afronden naar een regionale (OV-)bereikbaarheid van het gebied Central Innovation District/Binckhorst Den Haag (CID-Binckhorst) en besluitvorming over start planuitwerking en bekostiging.
- Verkenning afronden naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief A16, Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel en besluitvorming over start planuitwerking bekostiging.
- Nader uitwerken van de OV-ontwikkelstrategie Zoetermeer-Rotterdam, in samenhang met de diverse andere onderdelen van het programma MOVV.
- Verkenning uitvoeren naar de ontwikkeling van de spoorlijn Leiden - Dordrecht (vervoersconcept, infrastructuur en knooppunten).
- Opstarten programma ten behoeve van het vervangen van de laatste oude trams in Den Haag en omstreken door trams aan te schaffen met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.
- Opstarten van nadere verkenning naar de Koningscorridor en Leyenburgcorridor in Den Haag, binnen de kaders van het Ontwikkelprogramma OV Next.
- Verder uitwerken van het Ontwikkelprogramma OV Rotterdam, met daarin onder andere het vergroten van de capaciteit van het metronet in de regio Rotterdam, en ook een plan voor ander tramnet.

- Programmamanagement voeren ten behoeve van de realisatie van de metropolitane fietsroutes, namelijk het afronden van verkenningen (inclusief bekostiging) en de opstart van de planstudiefase van de routes in de eerste en tweede tranche metropolitane fietsroutes.
- Samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.

2.1.1.2 Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

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

2022 zal 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 in stand houden van de dienstverlening aan de reizigers. Daarbij wordt gewerkt aan een zogeheten transitieprogramma, 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 in welke mate het OV zal gaan herstellen. De grootste uitdaging wordt om de reizigers weer terug het openbaar vervoer in te krijgen.

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

Met het uitvoeren van het concessiebeheer beogen we:
- hoogwaardig en efficiënt openbaar (rail en bus) vervoer in de metropoolregio Rotterdam Den Haag, 365 dagen per jaar;
- een tevreden reiziger met een klantenwaardering van gemiddeld een ruime voldoende;
- beperkte rituitval (< 1%);
- dat onze infrastructuur zo weinig mogelijk verstoringen ondervindt, dit tegen geoptimaliseerde uitgaven voor onderhoud;
- dat het aantal OV reizigers gemiddeld met 3% per jaar groeit, waarbij het aanbod min of meer gelijk blijft, wat een hogere bezettingsgraad tot gevolg heeft. Als ijkpunt wordt daarbij het niveau genomen van direct na de beëindiging van de coronamaatregelen.

Projecten versnelling OV
Openbaar vervoer dat reizigers snel van knooppunt naar knooppunt verplaatst is aantrekkelijk. Dit leidt dan ook tot reizigersgroei, meer opbrengsten en afname in exploitatiekosten. Bovenal is het belangrijk bij te dragen aan de agglomeratiekracht van de regio. We zorgen er samen met de gemeenten dan ook voor dat meerdere tram- en buslijnen in de metropoolregio sneller van A naar

B komen door aanpassingen van voorrangssituaties bij kruisingen, aanleg vrijliggende infrastructuur en aanpassing lijnvoering.

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?

- 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 in 2021 vast te stellen Transitieprogramma OV 2021 en verder.
- Studie uitvoeren naar het variëren in techniekvormen binnen het OV, zoals een mogelijke introductie van Bus Rapid Transit systemen in de metropoolregio (bijvoorbeeld op het tracé Rotterdam-Maastunnel, Zoetermeer-Rotterdam al dan niet vooruitlopend op een nieuwe invulling).
- Programmamanagement uitvoeren ten behoeve van de Innovatieroute, gericht op innovaties op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.

2.1.1.3 Doelstelling: Betrouwbaar op weg

Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk is voor de metropoolregio een must. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Daarnaast moeten de wegen voldoen aan de doorstromings- en betrouwbaarheidseisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, waarbij we in 2025 een betrouwbaarheid van reistijd van 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet willen bereiken.
Een mobiliteitstransitie is gaande én noodzakelijk, niet op de laatste plaats om de klimaatdoelen te realiseren (CO2-reductie), maar ook om de leefkwaliteit te verbeteren en de stedelijke, suburbane en meer landelijke gebieden aantrekkelijk te maken als centra voor economische vernieuwing. Dat brengt onder andere de vraag met zich mee hoe om te gaan met voorspelde capaciteitsknelpunten op het hoofdwegennet.

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?

- Afspraken maken met betrokken partijen over uit te voeren maatregelen voortkomend uit de gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten en Westland. Maatregelen hebben betrekking op het auto-, fiets- en OV-netwerk.
- De afronding 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.
- We werken samen met diverse landelijke en regionale partners. Dat kan gaan over kennisuitwisseling, uitvoering van beleid en afstemming met betrekking tot de onderwerpen, verkeersveiligheid, verkeersmanagement, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en data.
- Samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar die de bereikbaarheid tijdens de onderhoudsopgave waarborgt en bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.

2.1.1.4 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?

- Data inwinning op orde krijgen en houden (digitaliseringsopgave).
- Inzet van 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 (Researchlab Automated Driving Delft (RADD) en Researchlab Autonomous Shipping (RAS)), innovatieprogramma's bij OV-bedrijven, deelmobiliteit etc. Herijking en monitoring van projecten en bijbehorende top-eisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.
- Het programma "Automatisch Vervoer op de first en Last Mile" (AVLM) evalueren met advies over vervolgaanpak.
- Evaluatie "Mobility as a service" (MaaS) Rotterdam The Hague Airport (RTHA).

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 2022?

- Programmamanagement voeren op het regionaal uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid.
- De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risicogestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.
- Coördinatie van de uitvoering van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" en voortzetten van verkeerseducatie in de metropoolregio.
- Samen met provincie Zuid-Holland en het ROV Zuid-Holland het meerjarenprogramma Verkeersveiligheid uitvoeren.
- Bevorderen dat verkeershandhaving meer en structurele aandacht krijgt van de politie, het Openbaar Ministerie en gemeenten.

2.1.1.6 Doelstelling: Minder CO2-uitstoot bij verkeer

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?

- Programmamanagement voeren ten behoeve van het doorontwikkelen en uitvoeren van het Regionaal programma duurzame mobiliteit.
- Monitoring van de voortgang van het programma met oog op eventuele bijstelling.
- We faciliteren de transitie naar zero emissie busvervoer, zodat voor 2030 alle bussen 100% emissievrij zijn.
- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het programma duurzame mobiliteit.

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?

- Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per locatie van de Verstedelijkingsalliantie. We zoeken hier samen met partners naar mogelijkheden voor het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.
- Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde locaties. Denk daarbij aan locaties langs de Hoekse Lijn, Barendrecht, station Lansingerland-Zoetermeer, Nissewaard en Capelle aan den IJssel.
- Adviseren over bereikbaarheid en mogelijkheden van mobiliteitstransitie (deelsystemen, parkeernormen, verdichten bij OV-haltes e.d.) voor bovengenoemde locaties.

2.1.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten:						
Beleid en programmering						
Verkeer	4.201.534	4.850.000	4.977.500	4.850.000	4.850.000	4.850.000
Openbaar vervoer	3.917.492	4.850.000	4.850.000	4.850.000	4.850.000	4.850.000
Subsidie CROW-KpVV	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Subtotaal Beleid en programmering	**9.019.026**	**10.600.000**	**10.727.500**	**10.600.000**	**10.600.000**	**10.600.000**
Exploitatie openbaar vervoer						
Concessies	315.701.699	209.175.947	196.011.567	189.647.021	185.234.401	195.894.952
Beheer en onderhoud infra	197.923.250	203.125.891	203.800.760	203.130.035	204.312.239	204.835.734
Subtotaal Exploitatie OV	**513.624.949**	**412.301.838**	**399.812.327**	**392.777.055**	**389.546.639**	**400.730.686**
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel	2.609.837	3.043.154	3.036.902	3.036.902	3.036.902	3.036.902
Subtotaal Apparaatslasten	**2.609.837**	**3.043.154**	**3.036.902**	**3.036.902**	**3.036.902**	**3.036.902**
Financiering						
Rente	13.123.831	11.531.885	10.376.558	9.467.143	8.759.466	8.179.631
Subtotaal Financiering	**13.123.831**	**11.531.885**	**10.376.558**	9.467.143	8.759.466	8.179.631
Totaal lasten	**538.377.643**	**437.476.877**	**423.953.287**	**415.881.101**	**411.943.007**	**422.547.220**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU/ mobiliteitsfonds	400.448.915	413.772.372	400.384.789	395.175.948	390.758.384	408.415.922
Rente	13.123.000	11.531.885	10.376.558	9.467.143	8.759.466	8.179.631
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.764.408	7.089.165	7.256.143	7.383.115	7.676.439	8.096.246
Overige inkomsten	124.805.729	6.210.179	5.935.797	5.931.798	5.927.798	5.858.179
Totaal baten	**546.142.052**	**438.603.601**	**423.953.287**	**417.958.005**	**413.122.087**	**430.549.979**
Saldo van baten en lasten	**7.764.408**	**1.126.724**	**0**	**2.076.904**	**1.179.080**	**8.002.759**
Toevoeging risicoreserve financiering*	-7.764.408	-1.126.724	**0**	-2.076.904	-1.179.080	-8.002.759
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

* Inclusief voorstel resultaatbestemming

Toelichting financiën

Beleid en programmering

De MRDH heeft in 2018 samen met de Vervoerregio Amsterdam, het IPO en het CROW een overeenkomst voor het uitvoeren van het KpVV-kennisprogramma gesloten. Het KpVV-programma (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) ontwikkelt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Financiering van het kennisprogramma vond in het verleden rechtstreeks plaats vanuit het Rijk, maar met ingang van 2016 zijn deze middelen toegevoegd aan de BDU-middelen.

Het algemeen bestuur heeft in 2018 besloten om gedurende de looptijd van deze overeenkomst ieder jaar € 900.000 op te nemen in de begroting als aparte begrotingspost.

Deze post wordt nu afzonderlijk meerjarig ter begroting gebracht zodat een juridische titel ontstaat om deze subsidie te kunnen verlenen aan het CROW.

Exploitatie openbaar vervoer
Onderstaand volgt een nadere specificatie van de onderdelen Concessies en Beheer en onderhoud infra (miljoen €):

	2021	2022	2023	2024	2025
Concessie RET Rail	45,9	36,6	34,9	31,3	29,9
Concessie HTM Rail	70,6	69,7	65,9	64,8	77,2
Concessie Bus Rotterdam e.o.	33,5	33,1	32,2	32,1	32,7
Concessie Haaglanden Stad	17,2	17,2	17,2	17,2	16,2
Concessie Haaglanden streek	19,6	19,7	19,8	19,8	19,9
Concessie Voorne Putten Rozenburg	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9
Overige contracten	12,5	9,9	9,9	10,2	10,1
Totaal exploitatie openbaar vervoer - Concessies	*209,2*	*196,0*	*189,6*	*185,2*	*195,9*
Beheer en onderhoud Infrastructuur RET	136,0	134,5	134,7	134,7	134,7
Beheer en onderhoud Infrastructuur HTM	60,0	61,9	63,2	64,3	64,8
Overige kosten beheer en onderhoud Infrastructuur	7,1	7,3	5,3	5,3	5,3
Totaal exploitatie openbaar vervoer - Beheer en onderhoud infra	*203,1*	*203,8*	*203,1*	*204,3*	*204,8*

Exploitatie openbaar vervoer - Concessies
De exploitatiesubsidie voor 2022 is ruim € 1 miljoen hoger dan in 2021. Dit wordt 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 € 7 miljoen. Tevens is het beheer en onderhoud van de railvoertuigen van HTM en de RET in 2022 op een hoger niveau begroot in verband met uit te voeren groot onderhoud in 2022 voor ongeveer € 8 miljoen.

Exploitatie openbaar vervoer - Beheer en onderhoud infra
In 2022 zal de vergoeding voor beheer en onderhoud toenemen ten opzichte van de begroting 2021 met € 6 miljoen. De beheer en onderhoudskosten voor de Hoekse Lijn van € 5,2 miljoen zijn in de begroting 2021 nog gepresenteerd onder de Overige kosten beheer en onderhoud. Het dagelijks onderhoud infra van de RET neemt in 2022 ongeveer € 0,4 miljoen toe ten opzichte van 2021. Het dagelijks onderhoud Hoekse Lijn wordt € 0,3 miljoen lager ingeschat. Daarnaast is er sprake van een toename van de kapitaallasten van HTM voor het vervangingsonderhoud infra van € 2,3 miljoen en een toename van € 1,5 miljoen voor dagelijks beheer en onderhoud. Er is ook een extra reservering opgenomen van € 2,1 miljoen voor extra beheer en onderhoud voor uitbreiding van het areaal.

Apparaatslasten
Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De lichte daling ten opzichte van de begroting 2021 heeft te maken met een lichte afname in 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 van € 27 miljoen is. In 2022 is de gehele marktconformiteitsopslag beschikbaar als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt

daardoor lager. Het meerjarenbeeld geeft aan dat er na 2022 wel weer toevoegingen aan de reserve nodig zullen zijn om de benodigde weerstandscapaciteit te bereiken.

Overige inkomsten
De raming voor 2020 bevat de beschikbaarheidsvergoeding van € 118,3 miljoen. In 2021 zal het Rijk eveneens een Beschikbaarheidsvergoeding verstrekken. Op dit moment is die toezegging gedaan tot en met het derde kwartaal 2021. Voor 2022 zijn geen toezeggingen gedaan. Het bedrag voor 2022 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 2022, zie bijlage 2 in deze begroting).

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

Hoofdpunten IPVa
In het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2022 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, openbaar vervoer, hoofdwegennet (HWN)/ onderliggend wegennet (OWN).
De projecten, subsidies en studies zijn onderverdeeld naar grote en kleine projecten, waar de scheiding ligt op € 5 miljoen aan subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor de overige projecten. Die overige projecten zijn weer gecategoriseerd naar fiets- en ketenmobiliteit (FKM), verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS) en verkeersveiligheid (VV).

Voor de kleine projecten is in 2022 € 30 miljoen beschikbaar. Voor circa € 3,5 miljoen zijn er al projecten aangemeld. In het late voorjaar van 2021 wordt de gemeenten en andere partners verzocht om nieuwe aanmeldingen voor 2022 te doen, die na toetsing ter goedkeuring aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden voorgelegd. De besluitvorming op die aanmeldingen is gepland voor december 2021.

In 2021 en 2022 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% 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.

2022 zal 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 Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De verwachting is dat deze consequenties de komende maanden 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 2022?
Hieronder volgt een lijst met projecten in de realisatiefase of uitwerkingsfase. Naast deze maatregelen, werkt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in 2022 met haar partners aan diverse planstudies en verkenningen. Het totaaloverzicht is te vinden in het IPVa 2022 (zie bijlage 2 in deze begroting). De volgende projecten zijn in 2022 in realisatie of in de uitwerkingsfase:

- realisatie van tramlijn 19B naar de TU Delft;
- realisatie van de maatregelen om tramlijn 1 geschikt te maken voor bredere voertuigen in Den Haag, Rijswijk en Delft;
- realisatie van de verlenging van de Hoekse Lijn tot het strand, de Metro aan Zee;
- realisatie van inframaatregelen voor de nieuwe hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding door de Maastunnel;
- realisatie van de reconstructie van het OV-knooppunt Hart van Zuid (Rotterdam);
- realisatie haltevoorzieningen, fietsvoorzieningen, aanpassingen kruisingen en doorstromingsmaatregelen R-net lijnen 403, 404, 456, 455, 170 en 173;
- realisatie kwaliteitsverbetering minimaal 5 OV-knooppunten, onder meer Spijkenisse centrum.
- realisatie Fiets- en voetgangerstunnel station Delft Campus;
- realisatie van verbeteringen van het comfort en de veiligheid van het Basisnet fiets;
- realisatie van een hoogwaardig en veilig Metropolitaan Fietsroutenetwerk, te beginnen met de routes Greenport Westland-Rotterdam, Den Haag-Pijnacker, Zoetermeer-Rotterdam, Delft-Rotterdam Alexander en Voorne-Putten;

- uitwerking en waar mogelijk realisatie van versnellingsmaatregelen tram in Den Haag en Rotterdam;
- uitwerking en waar mogelijk realisatie van korte termijnmaatregelen OV-verbinding Zoetermeer-Rotterdam;
- uitwerking van maatregelen voor de HOV-verbinding Ridderkerk-Rotterdam;
- uitwerking van technisch mogelijk maken van een frequentieverhoging op het samenloopdeel RandstadRail, daaraan gerelateerd het gekoppeld rijden van HTM-voertuigen op de Leyenburgcorridor;
- uitwerking van de bestelling van 60 nieuwe trams in Den Haag en omstreken, alsmede de uitwerking van het aanpassen van de traminfrastructuur op de tramlijnen 1, 6, 12 en 16 en het voorbereiden van een nieuwe remise op de GAVI-locatie in Den Haag;
- uitwerking van de bestelling van extra RET-metrovoertuigen op het hele metronet, alsmede de uitwerking van ondersteunende inframaatregelen metronet zoals aanpassing spoorbeveiliging, extra stallingscapaciteit, stroomvoorziening, saneren overweg en geluidsmaatregelen;
- uitwerking van maatregelen in regio Rotterdam als gevolg van het Plan Ander Tramnet 2021.

De aansturing van de OV-projecten binnen de metropoolregio kent een programmatische aanpak door twee regionale OV ontwikkelprogramma's in regio Haaglanden en regio Rotterdam. De Metropoolregio heeft daarnaast een metropolitaan Uitvoeringsprogramma voor de fiets en een metropolitaan knooppuntenprogramma.

Op het niveau van de Zuidelijke Randstad werkt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag 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. Echter, het gebiedsprogramma kent ook een korte termijn aanpak voor kleinere maatregelen. De belangrijkste dossiers voor de regio binnen het gebiedsprogramma zijn:
- MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam;
- MIRT-verkenning CID-Binckhorst Den Haag;
- MIRT-verkenning spoorlijn Leiden-Dordrecht en knooppunten;
- gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten en Westland;
- programmalijn Metropolitaan OV en Verstedelijking met o.a. OV Zoetermeer-Rotterdam, de Koningscorridor, OV Leiden-Zoetermeer;
- Korte Termijn Aanpak (KTA).

In het IPVa 2022 (zie bijlage 2 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 2022?
- Realisatie intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's).
- De reconstructie IJsselmondseknoop realiseren.
- Financieel bijdragen aan de Korte Termijn Aanpak (KTA) van het gebiedsprogramma MoVe, waaronder maatregelen op de Algeracorridor, op Voorne-Putten en in Westland.

2.2.1.3 Doelstelling: Versnellen van innovatie in mobiliteit

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?

- Het realiseren van enkele aangewezen automatisch vervoer-projecten (AVLM) op basis van een technisch en financieel haalbaar plan, zoals de shuttle bij Leidsenhage, in Zoetermeer en Rotterdam The Hague Airport.
- Na Rotterdam The Hague Airport, uitrollen van Mobility as a Service (MaaS) naar andere deelgebieden.
- Deelmobiliteit uitrollen als verbetering van de “last mile” naar woon- en werkgebieden.
- Uitvoeren van de haalbaarheidsstudie ten behoeve van de realisatie van de Cargoloop.

2.2.1.4 Doelstelling: Vergroten verkeersveiligheid

De 23 gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag streven naar nul verkeersslachtoffers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?

- Uitvoeren van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.
- 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 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten:						
Projectkosten Verkeer						
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	100.939.029	41.530.990	52.637.460	61.819.271	74.671.152	26.536.590
- Fiets- en ketenmobiliteit	12.321.227	38.118.693	23.456.922	16.907.917	10.345.083	7.191.667
- Verkeersveiligheid	8.587.707	20.091.189	14.890.958	8.675.042	7.710.208	7.741.667
Subtotaal Verkeer	**121.847.963**	**99.740.872**	**90.985.340**	**87.402.229**	**92.726.444**	**41.469.924**
Projectkosten Openbaar vervoer						
- Netwerk openbaar vervoer	57.259.306	83.853.489	57.590.397	47.189.783	23.760.208	20.566.667
Subtotaal Openbaar vervoer	**57.259.306**	**83.853.489**	**57.590.397**	**47.189.783**	**23.760.208**	**20.566.667**
Apparaatslasten						
- Directe kosten personeel	919.734	1.346.247	1.339.611	1.339.611	1.339.611	1.339.611
Subtotaal Apparaatslasten	**919.734**	**1.346.247**	**1.339.611**	**1.339.611**	**1.339.611**	**1.339.611**
Totaal lasten	**180.027.003**	**184.940.608**	**149.915.349**	**135.931.624**	**117.826.263**	**63.376.202**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU/ mobiliteitsfonds	132.014.950	175.310.734	149.915.349	135.931.624	117.826.263	63.376.202
Overige inkomsten	48.012.054	9.629.874	0	0	0	0
Totaal baten	**180.027.003**	**184.940.608**	**149.915.349**	**135.931.624**	**117.826.263**	**63.376.202**
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 2020 wordt ruim € 80 miljoen besteed aan de realisatie van de Rotterdamsebaan in de vorm een MRDH-bijdrage en rijksbijdrage. Verder zal tijdens de begrotingsperiode worden gewerkt aan de realisatie van de No Regret-maatregelen CID-Binckhorst. Hiervoor is € 82 miljoen (rijksbijdrage en MRDH-bijdrage) opgenomen gedurende 2021-2024. De piek van de investeringen ligt in de jaren 2023 en 2024. Daarnaast wordt in de periode 2021-2025 voor de Korte Termijn Aanpak € 30 miljoen besteed. Tevens is € 14 miljoen opgenomen voor de uitvoering voor het programma Automatisch Vervoer Last Mile (AVLM) in de jaren 2021 en 2022.

Fiets- en ketenmobiliteit
In 2021 wordt gestart met de uitvoering van het programma Metropolitane fietsroutes. In oktober 2020 is in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit besloten om € 21 miljoen te reserveren voor de Metropolitane fietsroutes Westland-Rotterdam in de periode 2021-2024. De hogere bestedingen in de eerste jaren van de begrotingsperiode komen voort uit de realisatie van reeds verleende subsidies.

Verkeersveiligheid
De relatief hogere begrotingen tot en met 2022 worden veroorzaakt door de nog lopende subsidieverleningen.

OV netwerk
In de jaren 2021-2026 staat de realisatie van infrastructurele aanpassingen voor het programma instroom nieuwe trams Haagse regio (INTHR) gepland voor € 130 miljoen met een piek in de investeringen in de jaren 2021 tot en met 2023. Daarnaast wordt in de begin jaren van de begrotingsperiode geïnvesteerd in de afronding van de projecten de Hoekse Lijn, tramlijn 19 en Systeemsprong sneltram.

Apparaatslasten
Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De lichte daling ten opzichte van de begroting 2021 heeft te maken met een lichte afname in de verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

Overige inkomsten
In 2020 wordt de laatste rijksbijdrage voor de Rotterdamsebaan gerealiseerd. Tevens leveren de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland in 2020 nog een bijdrage aan de realisatie van de Sint Sebastiaansbrug. In 2021 ontvangt de MRDH een bijdrage van het Rijk voor specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen (€ 5,4 miljoen). Daarnaast ontvangt de MRDH in 2021 van HTM € 4,2 miljoen voor Lijn 1 Scheveningseweg.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

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

InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de 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.

Hierna volgt de uitwerking van deze zeven doelstellingen.

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

2.3.1.1 Doelstelling: Stimuleren van innovatie en economische groei

Fieldlabs, 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 programma Zorgtechnologie 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.

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?
- Uitvoering en opschaling van de regionale innovatieprogramma's om meer bedrijven te betrekken bij de kennis en faciliteiten die fieldlabs en innovatieve consortia van bedrijven en kennisinstellingen te bieden hebben.
- 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. Het gaat dan om kennis over de mogelijkheden van technologie voor gemeentelijke problemen, kennis over de wijze waarop innovatief werken onderdeel kan worden van de gemeentelijke bedrijfsvoering en de mogelijkheden om innovatie daadwerkelijk in te kopen.
- Verder doorontwikkelen van de aanpak om gemeenten te ondersteunen bij het realiseren van een toekomstbestendig en digitaal breed MKB.

2.3.1.2 Doelstelling: Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?
- Versterken van een MBO-HBO campusecosysteem met als doel een goede aansluiting tussen onderwijs, arbeidsmarkt en omgeving te realiseren, een intensieve samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven te stimuleren en een leven lang ontwikkelen (LLO) aan te jagen;
- Economisch rendement van campussen versterken door kennisdeling op het gebied van governance, innovatie, productontwikkeling, verdienmodellen, internationalisering, subsidie en bereikbaarheid te stimuleren en meer centraal te stellen in de aanpak;
- Bekendheid vergroten van het campusecosysteem, zodat bedrijven campussen regionaal actiever opzoeken en participeren in innovatie, onderwijsvernieuwing en LLO.

2.3.1.3 Doelstelling: Goede digitale connectiviteit

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?

- Onderhouden van het kennisnetwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de digitale connectiviteit in de metropoolregio. Dit doen we door de kennis van de twee grote steden te delen met de andere 21 gemeenten en ze te helpen om deze kennis in te zetten, bijvoorbeeld voor het harmoniseren van de gemeentelijke regelgeving en het gemeentelijke beleid, zodat tempo gemaakt kan worden bij de aanleg van communicatienetwerken zoals glasvezel en 5G. Binnen het kennisnetwerk zorgen we ervoor dat bij de uitrol van 5G de zorgen die er in de samenleving zijn aandacht krijgen.
- Verbinden van experimenteerlocaties digitalisering en 5G, zoals het Delft on Internet of Things fieldlab, het Living Lab Scheveningen en het Living Lab Sensible Sensor Reyeroord. Hier bieden we ruimte voor bedrijven om te innoveren rond diverse maatschappelijke vragen. Digitalisering verbinden we met andere campussen rond innovatie in industrie, de zorg en agrologistiek. Tenslotte zorgen we ook dat resultaten uit deze projecten regionaal toegepast kunnen worden.

2.3.1.4. Doelstelling: Ruimte om te werken

Ondernemers willen de beste plek voor hun onderneming. Hoe kunnen we hen dan winnen voor de metropoolregio? Aan welke ruimte is behoefte? Aan de hand van dit soort vragen brengt de MRDH advies uit aan gemeenten over ontwikkelingen op bedrijventerreinen, kantorenlocaties en winkelgebieden. 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 provincie Zuid-Holland werken we vervolgens aan het realiseren van gebieden waar wonen en werken gecombineerd zijn. De vraag hiernaar wordt steeds groter. We richten ons hierbij op zowel grootstedelijke locaties, als op meer landelijke locaties in de metropoolregio. De focus ligt op de werklocaties met grote regionale impact.

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?

- Uitvoering van regionale Strategie Werklocaties: we zorgen voor regionale afstemming, bijvoorbeeld op het gebied van Hogere Milieu Categorie (HMC) en watergebonden terreinen, gebiedsvisies en transformatieopgaven.
- We werken gebiedsgericht aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.
- We werken verder aan de aanpak voor Next Economy bedrijventerreinen, waarbij langs een aantal 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 kunst is om meer bezoekers daarvan te laten genieten en tegelijkertijd de rust en ruimte te behouden. Bereikbaarheid is belangrijk, net als bekendheid van de gebieden. Vrijetijdseconomie draagt bij aan de economische positie van de metropoolregio door onder andere een toegevoegde waarde te leveren aan de werkgelegenheid, aan het imago van de gemeenten met hun iconen en bijzondere plekken, aan voorzieningen als wandel- en fietspaden, aan winkels en aan horeca. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag trekken de gemeenten samen op en delen kennis op het gebied van vrijetijdseconomie. Op basis van de sfeergebiedeninventarisatie die in 2020 en 2021 heeft plaatsgevonden ondersteunt de MRDH de gemeenten bij hun activiteiten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?

- Ondersteunen van gemeenten die werken aan de kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.
- Opnemen van groene en blauwe kwaliteit in de integrale ontwikkelplannen voor verstedelijking.
- Zorgen voor verbinding / informatiedeling tussen het regionale netwerk Vrijetijdseconomie en de Bestuurlijke Tafel Groen Blauwe Leefomgeving.
- Faciliteren en ondersteunen van het regionale netwerk Vrijetijdseconomie.

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

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2022?

- Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per locatie van de Verstedelijkingsalliantie. We zoeken hier samen met partners naar mogelijkheden voor het bespoedigen van de voortgang van zowel de planvorming als de realisatie.
- Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk gebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, dezelfde ondersteuning bieden als aan de hiervoor genoemde locaties. 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’).

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 2022?

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

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	2.755.131	4.089.661	4.299.539	4.299.539	4.299.539	4.299.539
Subsidie InnovationQuarter	873.192	0	0	0	0	0
Subsidie YES!Delft	166.250	285.000	118.750	0	0	0
Subtotaal directe kosten personeel	890.627	975.886	967.426	967.426	967.426	967.426
Totaal lasten	**4.685.200**	**5.350.547**	**5.385.715**	**5.266.965**	**5.266.965**	**5.266.965**
Baten:						
Inwonerbijdrage	5.103.129	5.028.047	5.229.465	5.229.465	5.229.465	5.229.465
Bijdragen gemeenten	37.594	37.500	37.500	37.500	37.500	37.500
Bijdragen EU	6.156	0	0	0	0	0
Totaal baten	**5.146.879**	**5.065.547**	**5.266.965**	**5.266.965**	**5.266.965**	**5.266.965**
Saldo van baten en lasten	**461.679**	**-285.000**	**-118.750**	**0**	**0**	**0**
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	119.926	285.000	118.750	0	0	0
Toevoeging aan Egalisatiereserve EV*	581.605					
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

* Inclusief voorstel resultaatbestemming

Toelichting financiën

De begroting 2022 bestaat voor € 4.299.539 uit programmakosten en voor € 967.426 uit directe kosten personeel. Daarnaast is de jaarschijf 2022 van de begrotingspostsubsidie aan YES!Delft opgenomen Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert binnen deze kaders de begroting uit en verantwoordt zich hierover.

Programmakosten

De programmakosten van € 4.299.539 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:
    - regioverkenning: jaarlijkse actualisering van een regionale dataset op het gebied van economie en verkeer en vervoer;
    - ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid.

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

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. Opbrengsten voor de gemeenten van dit programma zijn (schaalbare) oplossingen die voor gemeenten besparingen opleveren of verbetering van de leefomgeving van de inwoners. Daarnaast draagt het programma bij aan het versterken van het startup-netwerk binnen de gemeenten en groeit kennis/netwerk over de wijze waarop gemeenten startups beter kunnen bedienen. De subsidie loopt nog 5 maanden in 2022, daarom wordt 5/24 deel ter begroting gebracht.

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 lichte daling ten opzichte van de begroting 2021 heeft te maken met een lichte afname in de verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

Inwonerbijdrage
De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2021 met € 0,05 (Kadernota MRDH begroting 2022) naar € 2,77 per inwoner. Voor 2022 is dat een totaalbedrag van € 6.648.448. Van die € 2,77 per inwoner wordt maximaal € 1,17 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,60 wordt ingezet voor de bekostiging van de programmaopgaven en de gemeentelijke projecten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Van de totale inwonerbijdrage van € 6.648.448, wordt € 1.418.983 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende inwonerbijdrage van € 5.229.465 verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende bijdragen.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten
Dit betreft het gemeentelijke aandeel in de licentieovereenkomst met Locatus. De MRDH heeft een licentieovereenkomst met Locatus voor het gebruiksrecht van databestanden. Verschillende

gemeenten maken gebruik van deze licentieovereenkomst en worden voor hun aandeel doorbelast door de MRDH. Dit gemeentelijke aandeel wordt als budget toegevoegd aan de begroting.

Onttrekking aan Egalisatiereserve EV

De begrotingspost subsidie aan YES!Delft komt voor de jaarschijven 2021 en 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:

2020	2021	2022	2023	2024	2025
524.516.277	534.651.918	533.531.530	542.124.902	546.330.975	525.264.648

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 2022 € 2,77. Daarvan mag maximaal € 1,17 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten (Kadernota MRDH begroting 2022). De totale bijdrage voor 2022 is geraamd op € 6.648.448. 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 2021 wordt het relatieve formatiebudget van het primaire proces gebruikt om de salariskosten van de bureaus Financiën & Control, Strategie & Bestuur en Interne Dienstverlening en de materiële bedrijfsvoeringsbudgetten - dus overhead - 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. Nadat inmiddels ruim een jaar gewerkt is vanuit een nieuwe topstructuur waarbij de directies zijn komen te vervallen en de secretaris-algemeen directeur leiding geeft aan alle managers, wordt deze verdeelsleutel geharmoniseerd met de verdeelsleutel van de bovengenoemde stafkosten.

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

Overhead (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten:						
Personele overhead Va	3.052.374	2.788.990	2.837.181	2.837.181	2.837.181	2.837.181
Materiële overhead Va	1.832.622	2.400.800	2.439.200	2.439.200	2.439.200	2.439.200
	4.884.996	**5.189.790**	**5.276.381**	**5.276.381**	**5.276.381**	**5.276.381**
Personele overhead EV	788.401	872.828	809.183	809.183	809.183	809.183
Materiële overhead EV	458.156	600.200	609.800	609.800	609.800	609.800
	1.246.557	**1.473.028**	**1.418.983**	**1.418.983**	**1.418.983**	**1.418.983**
Totaal lasten overhead	**6.131.553**	**6.662.818**	**6.695.364**	**6.695.364**	**6.695.364**	**6.695.364**

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Onttrekking fonds BDU	4.850.512	5.189.790	5.276.381	5.276.381	5.276.381	5.276.381
Inwonerbijdrage EV	1.237.936	1.473.028	1.418.983	1.418.983	1.418.983	1.418.983
Totaal dekkingsbronnen overhead	**6.088.448**	**6.662.818**	**6.695.364**	**6.695.364**	**6.695.364**	**6.695.364**
Resultaat voor reservemutaties	**-43.104**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Onttrekking reserve Interne kwaliteitsverhoging	43.104	0	0	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De stijging van de overheadkosten in de begroting 2022 ten opzichte van de begroting 2021 bestaat uit enerzijds de (geschatte) cao stijging van de salarissen en indexatie van de materiële apparaatslasten (huur etc.) en anderzijds een wijziging van een tweetal functies en de daarbij behorende functiewaarderingen. Tussen de rijksmiddelen BDU en de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat is de verhouding licht veranderd als gevolg van het harmoniseren van de verdeelsleutel van de salarislasten van de secretaris-algemeen directeur met de overige stafkosten. De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 4.5).

3.3 Vennootschapsbelasting

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

Voor wat betreft de activiteit ‘Treasury functie’[2] (het aantrekken en vervolgens uitzetten van leningen bij de vervoerders) heeft de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat deze activiteit voldoet aan de ondernemerscriteria en daarom in de Vpb-heffing wordt betrokken. Vanwege de wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag (Wet

[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.

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 Treasury functie 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 2019 ontvangen en betaald. Ter voorkoming van het oplopen van de belastingrente neemt de MRDH met ingang van het jaar 2018 de betreffende bedragen reeds in de aangifte op en betaalt de aanslagen die daarop volgen. Zoals aangegeven zal steeds bezwaar worden aangetekend.

Hoofdstuk 4 Paragrafen

4.1 Financiering

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

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (RUDDO), Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden (UFDO) en het Besluit leningvoorwaarden decentrale overheden (BLDO)). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het Treasurystatuut MRDH 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 omvangrijke 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
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. Hierdoor blijven, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel extra middelen beschikbaar 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.

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

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.

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

Financieringsbehoefte (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
OV-bedrijven	1.126.493.382	1.178.175.094	1.189.430.140	1.228.505.186	1.294.016.898	1.371.692.781
Totalen per jaar	**1.126.493.382**	**1.178.175.094**	**1.189.430.140**	**1.228.505.186**	**1.294.016.898**	**1.371.692.781**

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

Financieringsfunctie (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten						
Rente OV-bedrijven	13.113.051	11.531.885	10.376.558	9.467.143	8.759.466	8.179.631
Totaal	**13.113.051**	**11.531.885**	**10.376.558**	**9.467.143**	**8.759.466**	**8.179.631**
Baten						
Rente OV-bedrijven	13.113.051	11.531.885	10.376.558	9.467.143	8.759.466	8.179.631
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.086.494	7.089.165	7.256.143	7.383.115	7.676.439	8.096.246
Totaal	**20.199.545**	**18.621.051**	**17.632.701**	**16.850.258**	**16.435.905**	**16.275.878**
Resultaat voor reservemutaties	-7.086.494	-7.089.165	-7.256.143	-7.383.115	-7.676.439	-8.096.246
Dotatie risicoreserve financieringen	7.086.494	1.804.638	0	2.076.904	1.179.080	8.002.759
Netto resultaat	**0**	**-5.284.527**	**-7.256.143**	**-5.306.211**	**-6.497.359**	**-93.487**

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 2022 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 117,2 miljoen. De MRDH voldoet naar verwachting meerjarig aan deze norm:

Renterisiconorm en renterisico's 2022-2025				Bedragen x € 1.000
	2022	2023	2024	2025
1a. Renteherziening op vaste schuld o/g				
1b. Renteherziening op vaste schuld u/g				
2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b)	-		-	-
3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld				
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen				
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-	-	-	-
5. Betaalde aflossingen	118.743	114.589	114.819	115.187
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-	-	-	-
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-		-	-
Renterisiconorm				
8. Begrotingstotaal	585.950	563.775	541.732	497.886
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	117.190	112.755	108.346	99.577
Toets renterisiconorm				
10. Renterisiconorm	117.190	112.755	108.346	99.577
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	117.190	112.755	108.346	99.577

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2022 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 48 miljoen. Naar verwachting wordt in 2022 aan deze norm voldaan:

Kasgeldlimiet 2022				Bedragen x € 1.000
	kwartaal 1	*kwartaal 2*	*kwartaal 3*	*kwartaal 4*
Omvang korte schuld				
Opgenomen gelden < 1 jaar	-	-	-	-
Schuld rekening courant	-	-	-	-
Gestorte gelden door derden < 1 jaar	-	-	-	-
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld	-	-	-	-
Totaal netto vlottende schuld	-	-	-	-
Vlottende middelen				
Contante gelden in kas	-	-	-	-
Tegoeden in rekening courant	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	48.048	48.048	48.048	48.048
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet	156.008	170.586	225.642	219.544
Begrotingstotaal	585.950			
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,20%			
Kasgeldlimiet	48.048			

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 2021 drie verbonden partijen: HTM personenvervoer N.V., de RET N.V. en De Verkeersonderneming. Het jaar 2021 is het laatste jaar dat De Verkeersonderneming in zijn huidige vorm zal bestaan. In het transitiejaar 2021 wordt gewerkt aan de oprichting van een nieuwe samenwerkingsorganisatie, onder de werktitel Zuid-Holland bereikbaar. 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. De definitieve keuze voor organisatie- en rechtsvorm van de nieuwe samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland bereikbaar en besluitvorming over oprichting zal in 2021 worden geagendeerd.

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 31-12-2019: € 91.868.126
Vreemd vermogen	Per 31-12-2019: € 459.222.369
Financieel resultaat	Over 2019: € 3.919.927
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 31-12-2019: € 159.645.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2019: € 178.407.000
Financieel resultaat	Over 2019: € 5.828.000
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.

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

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

Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat
De risico's die samenhangen met de taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt. In een uitgevoerde financiële risicoanalyse (2015) is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan het programma Economisch Vestigingsklimaat.
Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen euro *(apparaatslasten EV begroting 2016)* benodigd is. Dit kwam neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. Voor ditzelfde bedrag is daarom in 2015 de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat gevormd.
De apparaatslasten voor het programma Economisch Vestigingsklimaat bedragen in deze begroting € 2,39 miljoen. 1/23 deel daarvan komt neer op een bedrag van circa € 104.000.
Per 31 december 2019 is nog weerstandcapaciteit beschikbaar in de vorm van een post onvoorzien binnen de Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat voor een bedrag van € 66.000. In de tussentijd wordt geen aanpassing van de Reserve weerstandsvermogen economisch vestigingsklimaat voorgesteld.

Weerstandsvermogen-ratio begroting 2022:

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

Beschikbare weerstandscapaciteit Economisch Vestigingsklimaat:	€ 166.000
Benodigde weerstandscapaciteit Economisch Vestigingsklimaat:	€ 104.000
Weerstandsvermogen ratio:	1,6 (ruim voldoende)

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.

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

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

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2021 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen gemiddeld € 30 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 27 miljoen.

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

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Financiering aan HTM, RET en EBS	1.126.493.382	1.178.175.094	1.189.430.140	1.228.505.186	1.294.016.898	1.371.692.781
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.477.576.001	1.439.971.008	1.384.166.914	1.330.836.747	1.408.949.386	1.374.551.528
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	960.424.401	935.981.155	899.708.494	865.043.886	915.817.101	893.458.493
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	166.068.981	242.193.939	289.721.646	363.461.300	378.199.797	478.234.287
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	13.285.518	19.375.515	23.177.732	29.076.904	30.255.984	38.258.743
Netto/gewogen risico (ondergrens € 27 miljoen)	27.000.000	27.000.000	27.000.000	29.076.904	30.255.984	38.258.743
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	18.108.868	25.873.276	27.000.000	27.000.000	29.076.904	30.255.984
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.764.408	7.089.165	7.256.143	7.383.115	7.676.439	8.096.246
Toevoeging opslag aan risicoreserve*	**7.764.408**	**1.126.724**	**0**	**2.076.904**	**1.179.080**	**8.002.759**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	1.126.724	0	0	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	**0**	**5.962.441**	**7.256.143**	**5.306.211**	**6.497.359**	**93.487**

Hieruit blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten in 2021 zal worden bereikt. Er is dan geen dekkingstekort meer op de te bereiken reserve. Het meerjarenbeeld geeft aan dat er na 2022 wel weer toevoegingen aan de reserve nodig zullen zijn om de benodigde weerstandscapaciteit te bereiken.

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2022:

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

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

Vennootschapsbelasting
Zoals in hoofdstuk 3.3 is weergegeven heeft de Rijksbelastingdienst in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat de hiervoor genoemde wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag die de MRDH in rekening brengt aan de vervoerders in de Vpb-heffing wordt betrokken. Gemiddeld bedraagt de risico-opslag ongeveer € 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. 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.

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

Overbesteding is in deze begroting niet aan de orde.

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

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

Kengetal	Voorlopige Jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Netto schuldquote	148,9%	180,8%	197,9%	211,4%	232,2%	262,9%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-3,9%	-4,7%	-5,1%	-5,7%	-6,2%	-8,3%
Solvabiliteitsratio	2,0%	2,2%	2,2%	2,3%	2,2%	2,6%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	2,1%	0,4%	0,0%	0,7%	0,4%	3,2%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

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

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

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

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

de tabel opgenomen (begrotings-)jaar zonder meer te beschouwen als een realistische weergave van de financiële positie van de MRDH.

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

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

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

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

<u>Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut</u>
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.

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

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

Bedrijfsgebouw Westersingel
Eind oktober 2017 is de nieuwe huisvesting van de 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.

Kapitaallast		**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
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 aangeschaft tot een totaal bedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT gedaan. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem (projectadministratie en verdere digitalisering werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. De komende jaren vinden geen nieuwe investeringen plaats in ICT. In 2019 heeft vervanging van de hardware plaatsgevonden op basis van huur contracten waardoor geen afschrijvingslast ontstaat. Noodzakelijke eenmalige software updates in 2019 (o.a. document management systeem en vergadersysteem) zijn ten laste gebracht van de hiervoor ingestelde Reserve Interne kwaliteitsverhoging.

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT hardware in 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 de jaren 2021 en 2022 worden er investeringen verwacht in het kader van telefonie en vervanging van meubilair.

Investering	**Investeringsbedrag**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Meubilair	€ 244.000	€ 106.000	€ 138.000	€ -	€ -	€ -
ICT	€ 45.000	€ -	€ 45.000			

Kapitaallast						
Meubilair		€ 5.300	€ 17.500	€ 24.400	€ 24.400	€ 24.400
ICT		€ -	€ 7.500	€ 15.000	€ 15.000	€ 7.500

Kapitaallast		**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Overige materiële vaste activa		€ 57.285	€ 50.430	€ 50.430	€ 50.430	€ 50.430

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

voor rekening van de MRDH. De investeringen worden in 5 jaar afgeschreven. De jaarlijkse kosten worden geheel gedekt door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. Beheer en onderhoud zijn uitbesteed aan HTM.
De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2020 bedraagt € 253.665.

Kapitaallast		**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Haltevoorzieningen		€ 197.414	€ 56.251			

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:

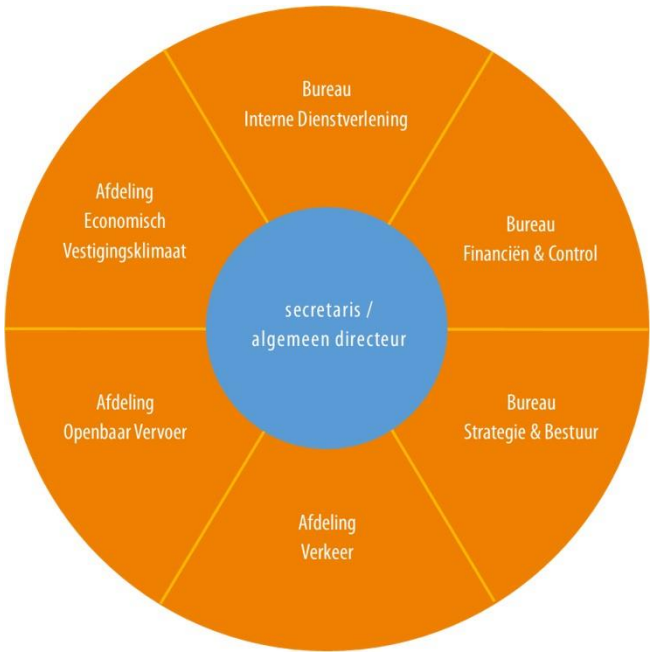
	Perceel	**Adres**	**Eigenaar**	**Gerechtigde**	**Omschrijving**
1	Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
2	Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburchweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
3	Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
4	Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
5	Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
6	Rijswijk G 2984	Limpqergstraat/Limpergstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
7	Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
8	Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
9	Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
10	Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
11	Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
12	Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
13	Rijswijk G 3009	Generaal Eisenhowerplein	Gemeente Rijswijk/Railinf	MRDH (opstal)	wegen
14	Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
15	Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
16	Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
17	Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
18	Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
19	Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
20	Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
21	Veur B 9432	Burgemeester Banninglaan	St. Medisch Centrum Haa	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 en geeft leiding aan vijf managers. Hij vervult daarbij zelf het management van Bureau Interne Dienstverlening. De verdeling van de salarislasten van de secretaris-algemeen directeur wordt geharmoniseerd met de huidige 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. Hierdoor ontstaat een eenduidige verdeling van de kosten binnen de organisatie. 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 2022 is gelijk gebleven ten opzichte van de begroting 2021.

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 2021. 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 2022 is gelijk gebleven ten opzichte van de begroting 2021. 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 € 2,77 (prijspeil 2022) wordt conform de afspraken (Kadernota MRDH begroting 2022) maximaal € 1,17 (prijspeil 2022) 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. De huidige cao betreft de periode tot en met 31 december 2020. Voor het jaar 2021 wordt rekening gehouden met een loonstijging van 0,6% en voor het jaar 2022 met een loonstijging van 1,3%. Beide percentages in aansluiting met de macro economische verkenning 2021 (MEV 2021) van september 2020 van het Centraal Planbureau.

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

Onderdeel	**fte's 2021**	**fte's 2022**	**Begroting 2022 (euro's)**
Secretaris-algemeen directeur	1,0	1,0	197.789
Bureau Financiën & Control	9,1	9,1	952.374
Bureau Strategie & Bestuur	15,0	15,0	1.474.430
Bureau Interne Dienstverlening	5,5	5,5	391.783
Afdeling Verkeer	25,0	25,0	2.462.632
Afdeling Openbaar Vervoer	24,0	24,0	2.337.961
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	10,0	1.173.334
Totalen	***89,6***	***89,6***	***8.990.303***

* De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten

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

			Kostenverdeling					
			BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV		
Onderdeel	**fte's**	**Kosten**	**Programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer**	**Programma infra-structuur verkeer en openbaar vervoer**	**Overhead BDU**	**Programma economisch vestigings-klimaat**	**Overhead inwoner-bijdrage EV**	**Verdeelsleutels**
Personele apparaatslasten								
Secretaris-algemeen directeur	1,0	197.789			158.231		39.558	80/20
BFC, BSB en BID	29,6	2.818.587			2.254.870		563.717	80/20
Vervoersautoriteit	49,0	4.800.593	3.036.902	1.339.611	424.080			100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.173.334				967.426	205.908	100
Totaal personele apparaatslasten	89,6	8.990.303						
Materiële apparaatslasten		3.049.000			2.439.200		609.800	80/20
Totalen		**12.039.303**	**3.036.902**	**1.339.611**	**5.276.381**	**967.426**	**1.418.983**	

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 2022 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	538.377.643	437.476.877	423.953.287	415.881.101	411.943.007	422.547.220
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	180.027.003	184.940.608	149.915.349	135.931.624	117.826.263	63.376.202
3. Economisch Vestigingsklimaat	4.685.200	5.350.547	5.385.715	5.266.965	5.266.965	5.266.965
Overhead	6.131.553	6.662.818	6.695.364	6.695.364	6.695.364	6.695.364
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**729.221.399**	**634.430.850**	**585.949.714**	**563.775.053**	**541.731.599**	**497.885.750**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	546.142.052	438.603.601	423.953.287	417.958.005	413.122.087	430.549.979
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	180.027.003	184.940.608	149.915.349	135.931.624	117.826.263	63.376.202
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.146.879	5.065.547	5.266.965	5.266.965	5.266.965	5.266.965
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.088.448	6.662.818	6.695.364	6.695.364	6.695.364	6.695.364
Totaal	**737.404.382**	**635.272.574**	**585.830.964**	**565.851.957**	**542.910.679**	**505.888.509**
Saldo van baten en lasten	8.182.983	841.724	-118.750	2.076.904	1.179.080	8.002.759
Onttrekking aan reserves	163.030	285.000	118.750	0	0	0
Toevoeging aan reserves*	-8.346.013	-1.126.724	0	-2.076.904	-1.179.080	-8.002.759
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

* 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 treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering). Lasten en dekking van de Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 3.2. De gespecificeerde onttrekking en toevoeging aan reserves is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2020-2025.

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2022 per taakveld (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	127.419.231	106.387.119	97.752.451	94.041.841	99.366.055	48.109.535
2.5 Openbaar vervoer	577.861.584	504.498.481	465.739.626	448.303.740	421.643.749	429.634.255
0.5 Treasury	13.123.831	11.531.885	10.376.558	9.467.143	8.759.466	8.179.631
3.1 Economische ontwikkeling	4.685.200	5.350.547	5.385.715	5.266.965	5.266.965	5.266.965
0.4 Overhead	6.131.553	6.662.818	6.695.364	6.695.364	6.695.364	6.695.364
0.8 Overige baten en lasten	0	0	0	0	0	0
Totaal	**729.221.399**	**634.430.850**	**585.949.714**	**563.775.053**	**541.731.599**	**497.885.750**
Baten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	127.419.231	106.387.119	97.752.451	94.041.841	99.366.055	48.109.535
2.5 Openbaar vervoer	577.862.416	498.536.040	458.483.483	442.997.529	415.146.390	429.540.768
0.5 Treasury	20.887.408	18.621.051	17.632.701	16.850.258	16.435.905	16.275.878
3.1 Economische ontwikkeling	5.146.879	5.065.547	5.266.965	5.266.965	5.266.965	5.266.965
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.088.448	6.662.818	6.695.364	6.695.364	6.695.364	6.695.364
Totaal	**737.404.382**	**635.272.574**	**585.830.964**	**565.851.957**	**542.910.679**	**505.888.509**
Saldo van baten en lasten	8.182.983	841.724	-118.750	2.076.904	1.179.080	8.002.759
Onttrekking aan reserves	163.030	285.000	118.750	0	0	0
Toevoeging aan reserves*	-8.346.013	-1.126.724	0	-2.076.904	-1.179.080	-8.002.759
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

* 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.

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

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

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

Incidentele baten en lasten (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020*	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Incidentele lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	125.894.089	1.126.724	0	2.076.904	1.179.080	8.002.759
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	57.377.591	20.089.105	7.540.294	16.916.250	20.821.064	0
3. Economisch Vestigingsklimaat	0	0	0	0	0	0
Overhead	43.104	0	0		0	0
Totaal	**183.314.784**	**21.215.829**	**7.540.294**	**18.993.154**	**22.000.144**	**8.002.759**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	118.325.000		0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	57.377.591	20.089.105	7.540.294	16.916.250	20.821.064	0
3. Economisch Vestigingsklimaat	6.156	0	0	0	0	0
Overhead	135.167					
Totaal	**175.843.914**	**20.089.105**	**7.540.294**	**16.916.250**	**20.821.064**	**0**
Saldo van incidentele baten en lasten	**7.470.870**	**1.126.724**	**0**	**2.076.904**	**1.179.080**	**8.002.759**

* Exclusief voorstel resultaatbestemming

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer
Incidentele lasten betreffen de toevoegingen aan de risicoreserve financieringen voor het jaar 2020 en aanvullend € 118.325.000 vanwege de regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020 (tevens incidentele baat 2020).

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 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Incidentele baten						
Actieprogramma Regionaal OV (AROV)	5.853.739	0	0	0	0	0
Beter benutten	3.786.000	0	0	0	0	0
Rotterdamse baan	44.686.773	0	0	0	0	0
Sebastiaansbrug	3.022.079	0	0	0	0	0
Onderzoek mobiliteitstransitie en het wegennet	29.000	0	0	0	0	0
No Regret pakket CID Binckhorst	0	330.000	3.255.000	16.916.250	20.821.064	0
Maatregelen Grote Kruising/Algera (onderdeel KTA Move 2020-2022)	0	4.132.231	0	0	0	0
Veilig Slim en Duurzaam	0	3.179.000	0	0	0	0
Afspraken werkgeversaanpak ihkv Samen Bouwen aan Bereikbaarheid	0	1.000.000	0	0	0	0
pilot Maas	0	413.000	0	0	0	0
Fietssnelroutes	0	768.000	0	0	0	0
Studie Voorne-Putten	0	75.000	182.500	0	0	0
Digitalisering overheden	0	562.000	0	0	0	0
Studiekosten MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam	0	0	4.102.794	0	0	0
Spuk verkeersveiligheidsmaatregelen	0	5.412.728	0	0	0	0
Lijn 1 bijdrage HTM Scheveningseweg	0	4.217.146	0	0	0	0
Totaal	**57.377.591**	**20.089.105**	**7.540.294**	**16.916.250**	**20.821.064**	**0**

Overhead
In 2020 worden de laatste incidentele uitgaven ten laste van de reserve Interne Kwaliteitsverhoging gedaan (€ 43.104). Het samenwerkingsverband Bereik! is gehuisvest in het kantoorpand van de MRDH. De MRDH belast een bedrag door inzake het gebruik van werkplekken (€ 43.857). Voor het ABRI project belast de MRDH een bedrag van de overhead in zowel personeel als materieel door aan het project (€ 48.206).

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 meerjarenraming structureel in evenwicht zijn:

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Saldo baten en lasten	8.182.983	841.724	-118.750	2.076.904	1.179.080	8.002.759
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-8.182.983	-841.724	118.750	-2.076.904	-1.179.080	-8.002.759
Begrotingssaldo na bestemming	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	7.470.870	1.126.724	0	2.076.904	1.179.080	8.002.759
Structureel begrotingssaldo	**7.470.870**	**1.126.724**	**0**	**2.076.904**	**1.179.080**	**8.002.759**

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding
De begroting 2022 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 2022 laat geen overbestedingstekorten zien. Deze voldoet daarmee aan het hiervoor genoemde kader. Een verdere toelichting op de overbesteding is opgenomen in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Geprognosticeerde balanscijfers

ACTIVA	Voorlopige jaarrekening 2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025
Vaste activa (art. 33)						
Materiële vaste activa (art. 35)	**1.445.983**	**1.164.884**	**1.089.103**	**872.172**	**655.242**	**445.812**
Investeringen met economisch nut	1.192.318	1.108.633	1.089.103	872.172	655.242	445.812
Investeringen in de openbare ruimte met maatschappelijk nut	253.665	56.251	0	0	0	0
Financiële vaste activa (art. 36)	**1.126.494.388**	**1.178.176.095**	**1.189.431.141**	**1.228.506.187**	**1.294.017.899**	**1.371.693.782**
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001
Leningen aan deelnemingen en overige langlopende leningen	1.126.493.387	1.178.175.094	1.189.430.140	1.228.505.186	1.294.016.898	1.371.692.781
Totaal vaste activa	**1.127.940.371**	**1.179.340.979**	**1.190.520.244**	**1.229.378.359**	**1.294.673.141**	**1.372.139.594**
Vlottende activa (art. 37)						
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	**231.918.556**	**173.023.234**	**150.978.247**	**156.719.196**	**189.189.144**	**237.385.288**
Vorderingen op openbare lichamen	44.298.622	45.000.000	45.000.000	45.000.000	45.000.000	45.000.000
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	183.144.212	123.523.234	101.478.247	107.219.196	139.689.144	187.885.288
Overige vorderingen	4.475.722	4.500.000	4.500.000	4.500.000	4.500.000	4.500.000
Liquide middelen (art. 40)	**3.548.767**	**3.500.000**	**3.500.000**	**3.500.000**	**3.500.000**	**3.500.000**
Banksaldi	3.548.767	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000
Overlopende activa (art. 40a)	**139.305.312**	**62.755.076**	**53.410.152**	**44.065.228**	**34.720.304**	**25.400.000**
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	69.197.690	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	70.107.622	59.555.076	50.210.152	40.865.228	31.520.304	22.200.000
Totaal vlottende activa	**374.772.634**	**239.278.310**	**207.888.399**	**204.284.424**	**227.409.448**	**266.285.288**
Totaal activa	**1.502.713.005**	**1.418.619.289**	**1.398.408.642**	**1.433.662.784**	**1.522.082.589**	**1.638.424.881**

PASSIVA	Voorlopige jaarrekening 2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025
Vaste passiva (art. 41)						
Eigen vermogen (art. 42/43)	**30.206.327**	**31.048.050**	**30.929.300**	**33.006.204**	**34.185.284**	**42.188.043**
Algemene reserve	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Bestemmingsreserves	29.329.403	30.948.050	30.829.300	32.906.204	34.085.284	42.088.043
Gerealiseerde resultaat	776.924	0	0	0	0	0
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	**1.127.554.201**	**1.178.175.094**	**1.189.430.140**	**1.228.505.186**	**1.294.016.898**	**1.371.692.781**
Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.126.475.889	1.178.175.094	1.189.430.140	1.228.505.186	1.294.016.898	1.371.692.781
Waarborgsommen	1.078.312	0	0	0	0	0
Totaal vaste passiva	**1.157.760.528**	**1.209.223.144**	**1.220.359.440**	**1.261.511.390**	**1.328.202.182**	**1.413.880.824**
Vlottende passiva (art. 47)						
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	**12.071.662**	**12.000.000**	**12.000.000**	**12.000.000**	**12.000.000**	**12.000.000**
Overige schulden	12.071.662	12.000.000	12.000.000	12.000.000	12.000.000	12.000.000
Overlopende passiva (art. 49)	**332.880.814**	**197.396.145**	**166.049.202**	**160.151.394**	**181.880.407**	**212.544.058**
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	198.906.796	123.006.488	113.704.533	102.065.775	91.324.841	73.792.348
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	131.010.634	71.389.657	49.344.669	55.085.619	87.555.566	135.751.710
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	2.963.385	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Totaal vlottende passiva	**344.952.477**	**209.396.145**	**178.049.202**	**172.151.394**	**193.880.407**	**224.544.058**
Totaal passiva	**1.502.713.005**	**1.418.619.289**	**1.398.408.642**	**1.433.662.784**	**1.522.082.589**	**1.638.424.882**

EMU-saldo

De voorgeschreven berekening van het EMU-saldo is voor de jaren 2021 t/m 2025 opgenomen in de volgende tabel.

EMU saldo (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2020	Raming 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	8.182.983	841.724	-118.750	2.076.904	1.179.080	8.002.759
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	1.335.337	324.515	183.351	127.101	127.101	127.101
Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	0	-106.000	-183.000	0	0	0
Berekend EMU-saldo	**9.518.320**	**1.060.239**	**-118.399**	**2.204.005**	**1.306.180**	**8.129.860**

Het negatieve begrote EMU-saldo voor 2022 betekent dat het totaal aan uitgaven, inclusief uitgaven aan investeringen, hoger is dan het totaal aan inkomsten. Vooralsnog is er geen sanctie op overschrijding van het EMU-saldo bij begroting.

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 2022 zijn geen bedragen opgenomen en/of gereserveerd voor niet opgenomen vakantie- en verlofrechten.
Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2022 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2022.
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 2020 t/m 2025 is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2020-2025

Omschrijving	Voorlopige jaarrekening 2020 *	Raming toevoeging 2021	Raming onttrekking 2021	Raming saldo 31-12-2021	Raming toevoeging 2022	Raming onttrekking 2022	Raming saldo 31-12-2022
Reserves							
Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	4.233.050	0	285.000	3.948.050	0	118.750	3.829.300
Reserve interne kwaliteitsverhoging	0						
Risicoreserve financieringen	25.873.277	1.126.724		27.000.000	0	0	27.000.000
Subtotaal reserves	*30.206.327*	*1.126.724*	*285.000*	*31.048.050*	*0*	*118.750*	*30.929.300*
Fondsen							
BDU	131.010.634	534.651.918	594.272.896	71.389.657	533.531.530	555.576.518	49.344.669
Mobiliteitsfonds	0						
Subtotaal fondsen	*131.010.634*	*534.651.918*	*594.272.896*	*71.389.657*	*533.531.530*	*555.576.518*	*49.344.669*
TOTAAL-GENERAAL	**161.216.961**	**535.778.642**	**594.557.896**	**102.437.707**	**533.531.530**	**555.695.268**	**80.273.969**

* Inclusief voorstel resultaatbestemming

Omschrijving	Raming toevoeging 2023	Raming onttrekking 2023	Raming saldo 31-12-2023	Raming toevoeging 2024	Raming onttrekking 2024	Raming saldo 31-12-2024	Raming toevoeging 2025	Raming onttrekking 2025	Raming saldo 31-12-2025
Reserves									
Reserve weerstandsvermogen EV	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	0	0	3.829.300	0	0	3.829.300	0	0	3.829.300
Reserve interne kwaliteitsverhoging									
Risicoreserve financieringen	2.076.904	0	29.076.904	1.179.080	0	30.255.984	8.002.759	0	38.258.743
			0			0			0
Subtotaal reserves	*2.076.904*	*0*	*33.006.204*	*1.179.080*	*0*	*34.185.284*	*8.002.759*	*0*	*42.188.043*
			0			0			0
Fondsen			0			0			0
BDU en Mobiliteitsfonds	542.124.902	536.383.953	55.085.619	546.330.975	513.861.028	87.555.566	525.264.648	477.068.505	135.751.710
			0			0			0
Subtotaal fondsen	*542.124.902*	*536.383.953*	*55.085.619*	*546.330.975*	*513.861.028*	*87.555.566*	*525.264.648*	*477.068.505*	*135.751.710*
TOTAAL-GENERAAL	**544.201.806**	**536.383.953**	**88.091.823**	**547.510.055**	**513.861.028**	**121.740.850**	**533.267.408**	**477.068.505**	**177.939.753**

Toelichting staat van reserves en fondsen

Reserve weerstandsvermogen EV
Zie de toelichting in hoofdstuk 4.3.

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

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

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

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

Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente

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

Gemeente	Aantal inwoners 1 januari 2021 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2022
Albrandswaard	25.799	2,77	71.463
Barendrecht	48.637	2,77	134.724
Brielle	17.423	2,77	48.262
Capelle aan den IJssel	67.315	2,77	186.463
Delft	103.588	2,77	286.939
Den Haag	547.757	2,77	1.517.287
Hellevoetsluis	40.296	2,77	111.620
Krimpen aan den IJssel	29.396	2,77	81.427
Lansingerland	63.338	2,77	175.446
Leidschendam-Voorburg	76.417	2,77	211.675
Maassluis	33.551	2,77	92.936
Midden-Delfland	19.409	2,77	53.763
Nissewaard	85.403	2,77	236.566
Pijnacker-Nootdorp	55.668	2,77	154.200
Ridderkerk	46.665	2,77	129.262
Rijswijk	55.205	2,77	152.918
Rotterdam	652.541	2,77	1.807.539
Schiedam	79.356	2,77	219.816
Vlaardingen	73.925	2,77	204.772
Wassenaar	26.939	2,77	74.621
Westland	111.366	2,77	308.484
Westvoorne	14.903	2,77	41.281
Zoetermeer	125.265	2,77	346.984
Totaal	**2.400.162**		**6.648.448**

(*) bron: CBS StatLine 7-3-2021

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2021 met € 0,05 (Kadernota MRDH begroting 2022) naar € 2,77 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2022 € 6,6 miljoen en wordt voor € 5,2 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) € 1,4 miljoen ingezet.

Hoofdstuk 8 Besluit

De begroting 2022 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 het meerjarenbeeld 2023-2025;

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 9 juli 2021

de secretaris,	de voorzitter,
Wim Hoogendoorn	Ahmed Aboutaleb

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 B2022	Waarde B2021
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	2021 per 1000 inwoners	0,037 fte per 1000 inwoners	0,037 fte per 1000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	1 januari 2021 per 1000 inwoners	0,036 fte per 1000 inwoners	0,035 fte per 1000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	2022	€ 5,02 per inwoner	€ 5,03 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	2020	7,48% van de totale loonsom	5,8% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	2022	1,14% van de totale lastenbegroting	1,23% van de totale lastenbegroting

Ad 1) In de begroting 2022 bedraagt de formatie 89,6 fte. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2021 2.400.162 (zie hoofdstuk 7).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2021 bedraagt 86,6 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 1 januari 2021 2.400.162 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3) De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2022 € 12.039.303 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2021 2.400.162 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4) de totale loonsom bedroeg in 2020 € 8.261.149. De externe inhuur bedroeg in 2020 € 617.997. Voor 10% betreft deze inhuur medewerkers van de aangesloten gemeenten.

Ad 5) In de Begroting 2022 bedraagt de overhead € 6.695.364 (zie 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 585.949.714 (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.

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage 2
Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2022

Inhoudsopgave

1. Inleiding, achtergronden en kaders ... 67
   1.1 Inleiding ... 67
   1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit ... 68
   1.3 Van beleid naar uitvoering ... 69
   1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden ... 69
2. Financiële samenvatting ... 71
3. Integrale programma's ... 72
4. Programma's en projecten Openbaar Vervoer ... 80
   4.1 Programma's Openbaar Vervoer ... 81
   4.2 Verkenningen en studies Openbaar Vervoer ... 84
   4.3 Planstudies Openbaar Vervoer ... 91
   4.4 Uitwerkingen Openbaar Vervoer ... 95
   4.5 Realisatie Openbaar Vervoer ... 98
5. Programma's en projecten Verkeer ... 101
   5.1 Programma's Verkeer ... 102
   5.2 Verkenningen en planstudies Verkeer ... 107
   5.3 Uitwerkingen Verkeer ... 109
   5.4 Realisatie Verkeer ... 110
6. In 2020 en 2021 in gebruik genomen projecten ... 114

Bijlagen ... 119
   Bijlage A Grote projecten ... 120
   Bijlage B1 Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger ... 121
   Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2021 ... 131
   Bijlage B3 In 2020 afgesloten Kleine projecten ... 135
   Bijlage C Korte Termijn Aanpak MoVe 2020-2023 ... 137
   Bijlage D Automated Vehicles Last Mile (AVLM) ... 139
   Bijlage E R-net ... 140
   Bijlage F ITS-projecten ... 141
   Bijlage G Prioritaire Metropolitane Fietspaden ... 142
   Bijlage H InnOVatie ... 143
   Bijlage I Ketenmobiliteit OV knooppunten ... 144
   Bijlage J Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking ... 145
   Bijlage K Afkortingenlijst ... 146

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 het te verwachten kasritme. Hiermee beogen we duidelijkheid te verschaffen aan subsidie-aanvragers of er al een voorschot is aangevraagd en wat de omvang is van de resterende financiële verplichting.
Het IPVa beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden: in de vorm van te verlenen subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Hiervoor zijn met name de 23 gemeenten en de provincie Zuid-Holland geconsulteerd.

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

In hoofdstuk 4 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 afronden van een fase nog niet afgerond is, is gekozen voor een zo logisch mogelijke rubricering ten bate van de leesbaarheid.

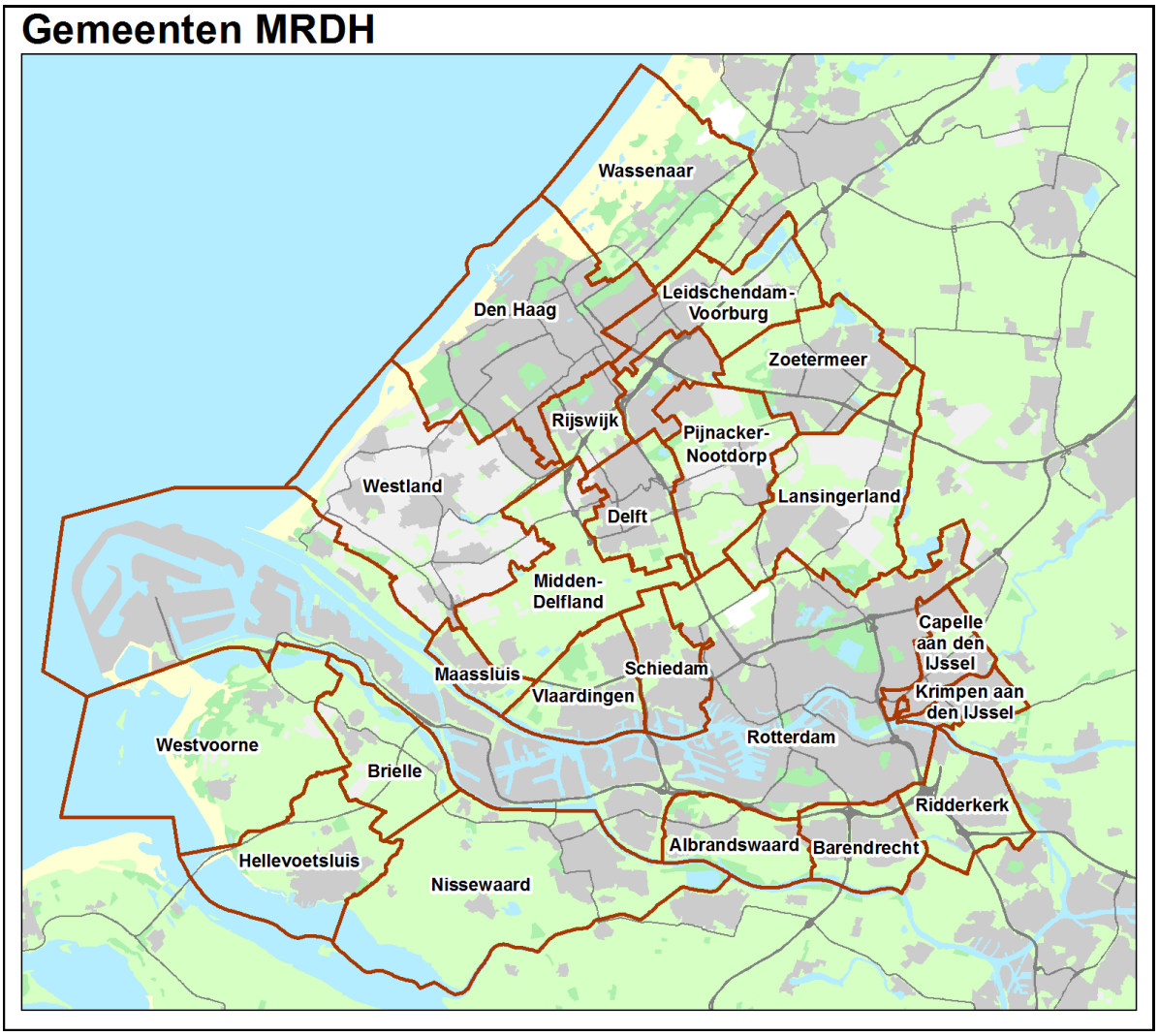
Hoofdstuk 5 omvat programma's en projecten op het gebied van auto, fiets, AVLM, verkeersveiligheid en ITS.

Hoofstuk 6 geeft het beeld van grote of bijzondere projecten die in 2020 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 komt een fusie van deze gemeenten per 1 januari 2023 in zicht.



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:

- Implementatie R-net;
- Automated Vehicles Last Mile;
- Intelligente Transport Systemen;
- Korte Termijn Aanpak 2020 – 2022 en 2021-2023;
- InnOVatie;
- Prioritair Metropolitaan fietsnetwerk.

Het programma ITS wordt in 2021 afgerond en komt in de begroting 2022 te vervallen. De mogelijkheden tot subsidie verlopen vanaf 2022 via het programma Kleine Projecten.

In 2021 volgen nog programma’s met een scope voor:

- Ketenmobiliteit annex OV-knooppunten;
- CO_2-reductie.

In bijlage J zijn de nog resterende beleidsuitwerkingen kort weergegeven.

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 genoemd. Voor de fasering houden we aan:

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

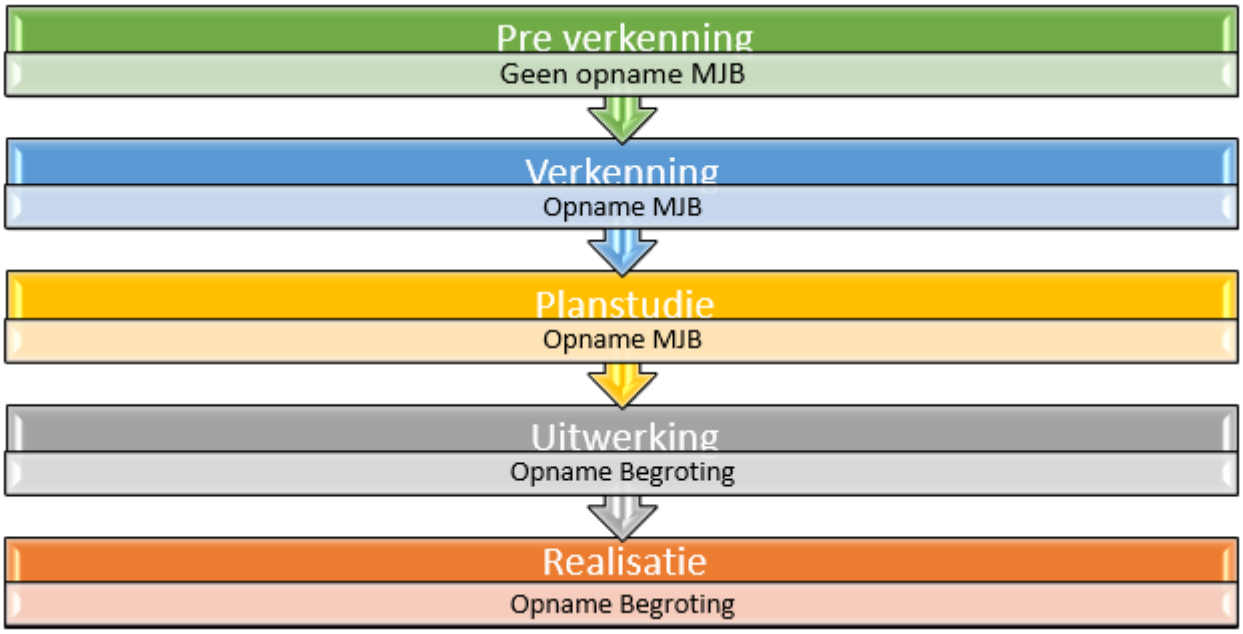
<u>Planstudies:</u> Na een afgeronde verkenning is een potentiële oplossing voorhanden. De effecten en kosten zijn indicatief bekend, maar er is nog geen dekking. De planning heeft een bandbreedte van enige jaren en er is nog geen aangewezen projectorganisatie.

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

Realisatiefase: Het project is getoetst en (bijna) beschikt volgens, 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.

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 AB vereist.



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 2022 een subsidieplafond van € 30 miljoen voor het programma Kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidiegrens van € 5 miljoen subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor overige projecten. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en kleine OV-projecten komen. In het budget zijn ook de reserveringen begrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden opgedragen.

Binnen de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van het ministerie van IenW in het kader van het MIRT (gebiedsprogramma) en nog lopende bijdragen voor programma's als het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.
Daarnaast kunnen er ook bijdragen van 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 2022 gelden de volgende randvoorwaarden:
- Binnen het jaarlijkse budget voor Kleine projecten is er geen aparte oormerking voor fiets- en ketenmobiliteit, educatie, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur en openbaar vervoer.
- Als er ruimte ontstaat binnen enig programma omdat een subsidie niet wordt aangevraagd of lager wordt beschikt, dan blijft deze financiële ruimte gedurende het jaar beschikbaar voor het betreffende programma.

3. 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 welke door het AB wordt vastgesteld.

Er zijn ook diverse samenwerkingsprogramma’s. Een samenwerkingsprogramma is een geheel van projecten gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst van de MRDH met meerdere partijen met als doel het realiseren van een bepaalde beleidsdoelstelling passend binnen de UAB. Een voorbeeld daarvan is de Korte Termijn Aanpak MoVe 2020-2022 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. De verkeersveiligheidseducatie en de aansluitingen Hoofdwegennet-Onderliggend wegennet zijn, vanwege de beperkte omvang, 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, oplopend tot maximaal € 100 miljoen
Subsidie MRDH : € 20,8 miljoen, oplopend tot 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) '. De KTA 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 afspraken zijn gemaakt over inhoud en bijdragen voor 2020 tot en met 2023. Dit programma vindt u terug in de bijlagen als KTA MoVe 2020 – 2022 en 2021 - 2023. Van de geoormerkte bijdrage van € 30 miljoen van de MRDH wordt € 1.758.000,- ingezet voor de voorbereidingskosten verkenning Oeververbinding, zodat voor KTA-afspraken vanaf 2022 nog € 7,3 miljoen resteert.

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

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

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

- Westland
- Voorne-Putten
- Middengebied (Zoetermeer – Gouda- Rotterdam -Delft)
- de Oeververbinding Rotterdam
- Binckhorst.

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

Er is ook ruimte voor gedragsmaatregelen, waarvan de praktische uitvoering is belegd bij twee uitvoeringsorganisaties: de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland. Er zijn gesprekken gaande voor bundeling van deze organisaties en voor meerjarige bekostiging van activiteiten door het Rijk en regionale partijen. De besluitvorming voorzien we medio 2021 waarbij tegelijkertijd de wijze van bekostigen wordt vastgelegd.

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

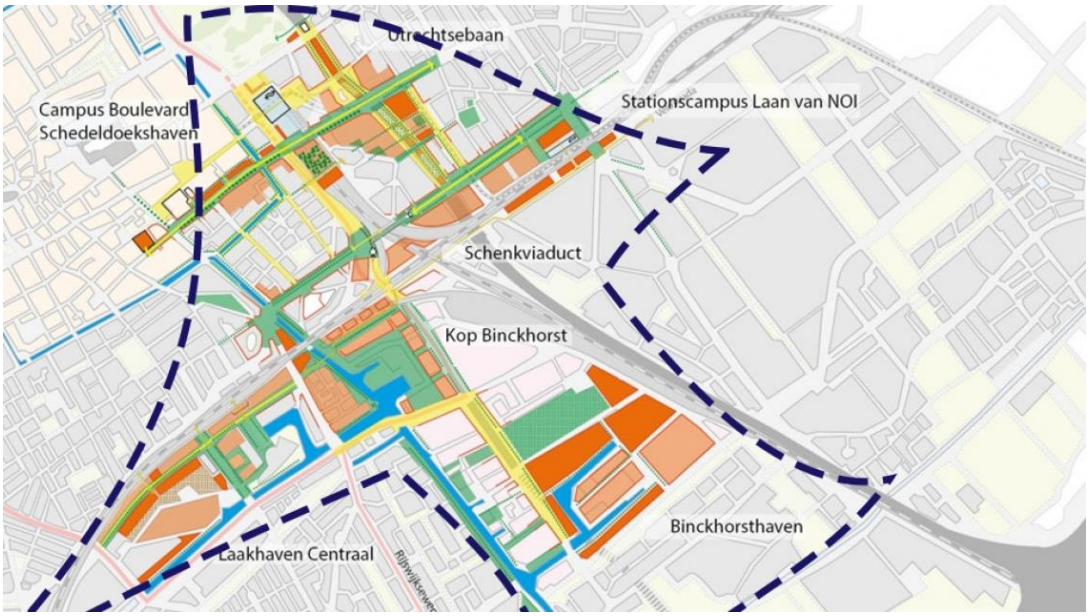
Central Innovation District Binckhorst, No Regret-maatregelen

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 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 fietssnelweg Verlengde Velostrada, de fietsroute Trekvliettracé, een tijdelijke uitbreiding meerlaagse fietsenstalling bij station Laan van NOI, Mobility hubs en het herinrichten van de Waldorpstraat tussen station HS en de Binckhorst. De complete lijst van projecten is beschreven in het Realisatieplan van 16 juli 2019, 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. 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 € 45,7 miljoen, 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

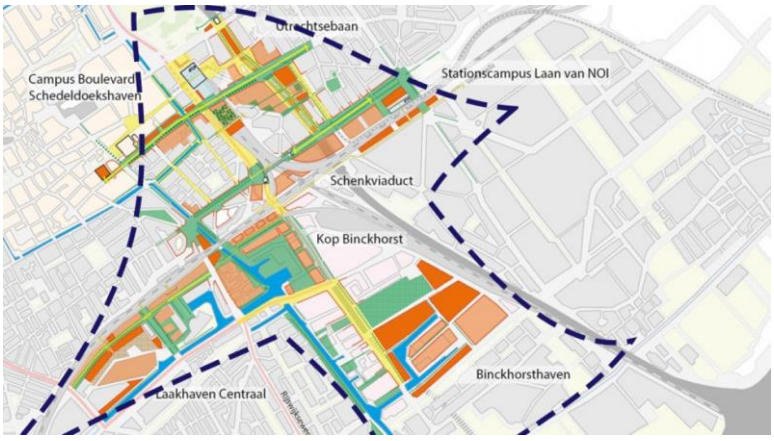
Doelstelling S.A.	: Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis	: Concurrerende economie, Kansen voor mensen, duurzame regio
Thema	: Verstedelijking, reistijdverkorting, capaciteitsvergroting, CO_2-reductie
Fase:	: Verkenning
Planning	: Verkenning gereed eind 2021, realisatie No Regret-pakket 2020-2025
Investering	: Circa € 419 miljoen, waarvan voor No Regret € 137 miljoen
Subsidie MRDH	: Indicatie € 48,5 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 Central Innovation District (CID)– Binckhorst. Het verbeteren van de bereikbaarheid met het OV en langzaam verkeer van het gebied is een voorwaarde voor het kunnen ontwikkelen van 23.300 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen in het gebied. Het levert ook een belangrijke bijdrage aan het oplossen van NMCA-knelpunten in het OV in het gebied en de versterking van de agglomeratiekracht, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, kansen voor mensen en opgaven ten aanzien van duurzaamheid en klimaat en aan de mobiliteitstransitie in de regio Rotterdam Den Haag.

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

De verwachte doorlooptijd van de verkenning is twee jaar. De eerste fase van de verkenning (zeef 1) is in het najaar van 2019 afgerond. Naar verwachting kan op basis van de gehele verkenning eind 2021 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 betreft een dekking van 75% van de verwachte kosten en is verdeeld over de gemeente Den Haag (€ 50 miljoen), Rijk (€ 50 miljoen), gemeente Leidschendam-Voorburg (€ 1,5 miljoen) en MRDH (€ 48,5 miljoen).

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



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 en ondersteunend aan Den Haag, HTM, NS

Dit dossier is een samenwerking met de gemeente Den Haag, HTM, NS en MRDH gericht op nieuwe en duurzame vervoersoplossingen met OV, fiets, auto tussen de drie NS-stations en Scheveningen. 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 BCVa februari 2021), vastgelegd totaal maximaal € 30 miljoen te investeren tussen 2021 en 2027, 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, de MRDH € 5 miljoen; HTM niet.

MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam

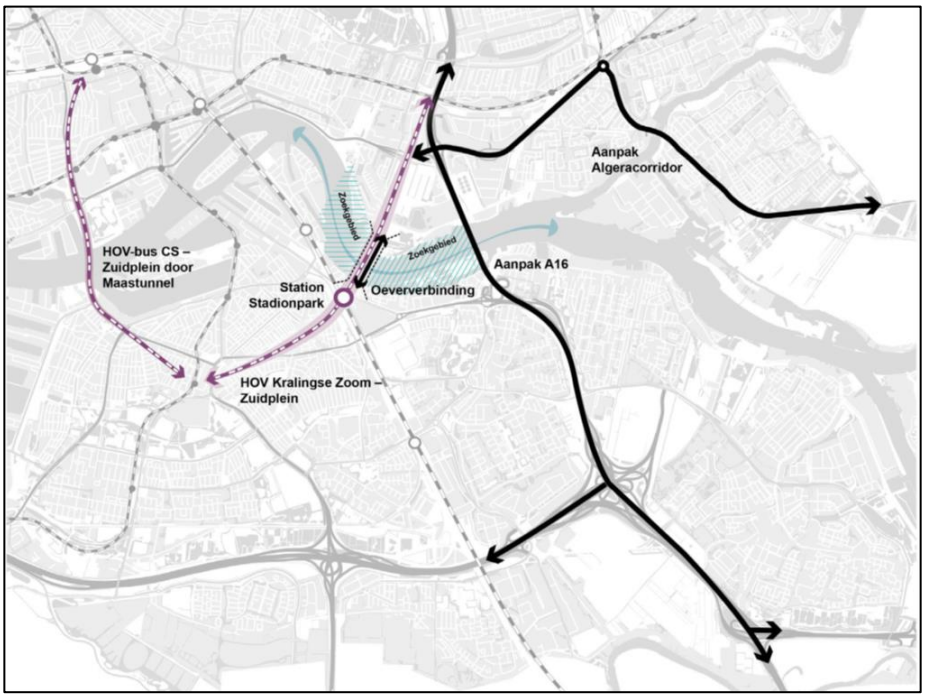
Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis : Kansen voor mensen, Concurrerende Economie, CO2-reductie
Thema : Verstedelijking, Reistijdverkorting, Capaciteitsvergroting
Fase: : Verkenning
Planning : Verkenning 2021 en 2022, Realisatie 2024-2028
Investering : “meest voor de hand liggende variant” is € 687 miljoen, inclusief Algeracorridor
Subsidie MRDH : Indicatie € 100 miljoen + aandeel resterend benodigde dekking
Rol MRDH : Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Rotterdam

---

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

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

In het BO-MIRT van november 2020 is de startbeslissing genomen en de notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld. De MIRT-verkenning is gericht op de nadere uitwerking van bereikbaarheidsmaatregelen om vervolgens te komen tot een voorkeursalternatief en besluitvorming daarover. De verwachte doorlooptijd van de MIRT verkenning Oeververbinding regio Rotterdam is ca. 1,5 tot 2 jaar, dus tot medio 2021. Rijk en regio hebben samen € 526 miljoen euro gereserveerd voor deze maatregelen: de minimale zekerstelling van 75% om de verkenning te starten.



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

MIRT Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland

Doelstelling S.A. : Betrouwbaar op weg
Top-eis : Concurrerende economie/netwerkeis wegennet
Fase : Verkenning
Planning : Besluit over mobiliteitsopgaven in het BO MIRT van najaar 2021
Investering : Nader te bepalen
Subsidie MRDH : Nader te bepalen
Rol MRDH : Subsidieverlener KTA, meedenkend aan onderzoek

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

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

In 2021 zullen de resultaten, de maatregelen, de bekostiging en de afspraken tussen partijen worden opgesteld.

MIRT Gebiedsuitwerking Voorne-Putten

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

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

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

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 BCVa en het AB 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 met de Haagse regio OV Next.
Daarnaast loopt sinds medio 2021 de MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten. Aangevuld met de verderop beschreven MIRT-verkenningen CID-Binckhorst, Oeververbindingen en de gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten en 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 deze samenwerkingen:

- MIRT-Verkenning Oude Lijn en knopen.
- POORR voor de ontwikkeling van OV in de regio Rotterdam
- OV Next voor de ontwikkeling van OV in de regio Den Haag

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 – 2023, uitloop naar 2024
Investering	: € 3,4 miljoen
Subsidie MRDH	: € 1,7 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener/opdrachtgever

'De InnOVatieroute' is de naam van het gezamenlijke innovatieprogramma van OV-bedrijven HTM en RET en de MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) eind 2019 is gelanceerd. 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 van afgelopen jaren (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 H zijn de beschikbare budgetten en de uitgaven weergegeven.

Programma 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 : 1e tranche realisatie 2021 - 2025
Investering : € 100 miljoen (indicatie)
Subsidie MRDH : € 50 miljoen (indicatie)
Rol MRDH : Subsidieverlener

Het verbeteren van de overstapkwaliteit op de knooppunten maakt het reizen met het openbaar vervoer gemakkelijk, aantrekkelijk en betrouwbaar. MRDH heeft de huidige kwaliteit in beeld gebracht. Gemeenten kunnen in samenwerking met de station beheerders (RET, HTM en ProRail) projecten aanmelden. Deze doorlopen een traject in drie fasen:
Opstart: in deze fase wordt met alle beheerders de opgave en de uit te werken oplossingen bepaald. Het resultaat is een startbesluit met overeenstemming over de doelstelling en inzicht in indicatieve kosten en benodigde projectorganisatie
Planuitwerking: de gemeente en/of station beheerder werkt de plannen uit. Daarbij worden zowel de lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R en reizigersbeleving in samenhang met elkaar verbeterd. Andere beheerders zijn nadrukkelijk partner in de planuitwerking. Het resultaat van deze fase is een door partijen vastgestelde voorkeursvariant en een subsidieaanvraag dan wel samenwerkingsovereenkomst.
Voorwaarden voor een subsidie zijn o.a. integrale planvorming, samenwerking tussen alle beheerders, goede afspraken over beheer na realisatie.

In bijlage J is een lijst met OV -knooppunten opgenomen met de bijbehorende waardering en mogelijke prioriteit.

R-Net

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

---

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

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

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

Er is structureel € 0,7 miljoen per jaar gedurende 21 jaar in het meerjarenbeeld afgetrokken van exploitatie openbaar verover ten gunste van investeringen R-net. Na realisatie van de zes genoemde lijnen is er dus nog circa € 8,9 miljoen ter dekking van andere R-net lijnen.

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 2021, looptijd naar schatting tot 2023
Investering : Circa € 3,6 miljard inclusief btw
Subsidie MRDH : Nader te bepalen per deeldossier na vaststelling verkenning
Rol MRDH : Mede opdrachtgever binnen gebiedsprogramma MoVe

In 2021 werkt het ministerie van IenW (trekker) met alle betrokken partners in het gebiedsprogramma MoVe aan een startbesluit verkenning Oude Lijn en knooppunten. Met de verwachting dat in 2021-2023 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.

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 kunnen worden toegevoegd. Daartoe wordt onderzoek gedaan naar:

- westzijde variant
- oostzijde variant
- mogelijke tussenoplossing in geval GON (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 tot 2023
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 Investeringsfonds in oprichting, danwel het reguliere MIRT of opname in het IPVa.
- Afstemming op de vele 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 andere automatisch rijden)
- Plan ander Tramnet Rotterdam
- Versnellen tram- en buslijnen (OV+)
- Opwaardering van knooppunten zoals Spijkenisse centrum, Zuidplein, Waal- en Rijnhaven
- Ontwikkelstrategie Zoetermeer-Rotterdam

Een aantal van deze 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, fasering en prioritering, draagvlak en organisatie, managen raakvlakken. Dit zal, via goed te keuren studies, met daarop volgend verdere uitwerking en realisatie van projecten, leiden tot het bereiken van de doelen van de UAB en de strategische agenda MRDH.

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

Automatische metro 2040.
Indien de vervoersvraag in de metro structureel met 3-4% per jaar blijft groeien, zal rond eind jaren 30, ook na een frequentieverhoging, het metrosysteem haar maximumcapaciteit bereiken. Een systeemsprong naar (deels) automatische metro's is dan de enige optie om het systeem verder te laten groeien. Deze verkenning vindt parallel plaats aan de verkenning naar de frequentieverhoging voor de metro op middellange termijn.

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 hier een belangrijke rol in. In 2020 is een ambtelijke studie gedaan naar de OV-verbinding Zoetermeer-Rotterdam. Die leidt ertoe dat in 2021 een korte termijnpakket wordt opgesteld om de huidige OV-verbinding te verbeteren. En tegelijkertijd wordt aan het lange temrijnperspectief gewerkt om de huidige verbinding up te graden met lightrail als eindbeeld. We werken daarbij aan een stappenplan tot 2040, waar verdere verstedelijking en upgraden van het OV hand in hand gaan.

Verkenningen OV Ontwikkeling regio Den Haag (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, Den Haag

Het samenwerkingsprogramma OV Next is een werknaam en in 2020 zo benoemd door de MRDH, de 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% 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 Investeringsfonds in oprichting, danwel het reguliere MIRT of opname in het IPVa.
- Afstemming op de vele OVdossiers 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
- Versnellingsmaatregelen OV tram en bus

Een aantal van deze verkenningen en planstudies worden verderop in dit hoofdstuk toegelicht.

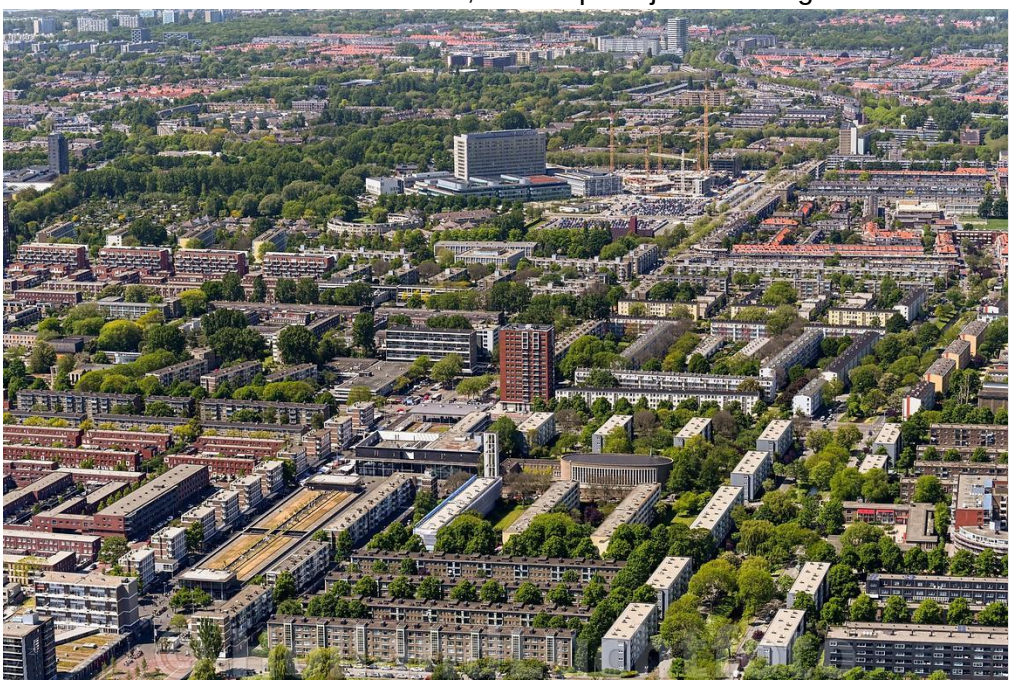
De dagelijkse taken zijn het voorbereiden van besluitvorming, inhoudelijke samenhang met lokale en (boven)regionale beleidsvelden, fasering en prioritering, draagvlak en organisatie, managen raakvlakken. Dit zal, via goed te keuren studies, met daarop volgend verdere uitwerking en realisatie van projecten, leiden tot het bereiken van de doelen van de UAB en de strategische agenda MRDH.

RandstadRail lijnen 3 en 4 gekoppeld rijden Leyenburgcorridor

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

Den Haag zuidwest, Westland, Rijswijk, Delft

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



Verkenning Koningscorridor en Leyenburgcorridor

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

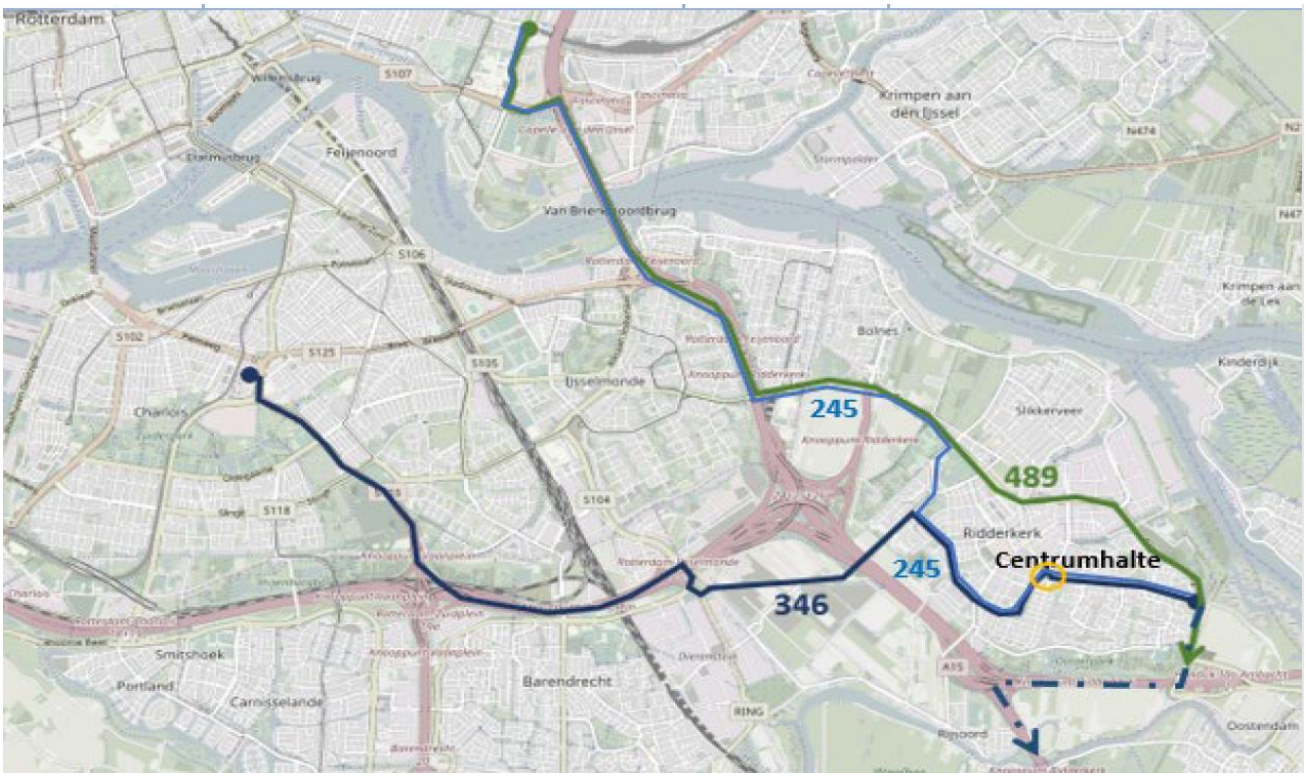
Dezelfde partners verkennen eveneens de Leyenburgcorridor tussen Zoetermeer-Den Haag centrum en Den Haag zuidwest. De verkenningen richten zich op infrastructurele ingrepen als kruisingen, vrij liggende tracés, kunstwerken, tunnels, haltes enzovoort, met het doel om de reistijd en de capaciteit op deze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

4.3 Planstudies Openbaar Vervoer

HOV Ridderkerk (Binnen POORR)

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis : Kansen voor mensen, Concurrerende economie, Efficiënt en rendabel
Fase : Planstudie
Planning : projectbesluit 2021, realisatie in periode 2021-2025
Investering : Nader te bepalen
Subsidie MRDH : Nader te bepalen
Rol MRDH : Subsidieverlener en mede-opdrachtgever

In het najaar van 2018 is de MRDH met gemeente Ridderkerk een studie gestart naar de mogelijkheden van ontwikkeling van HOV tussen Rotterdam en Ridderkerk De voornaamste vraagstelling was met welke vervoerwijze het beste ingezet kon worden om op de middellange en lange termijn een voor de gemeente Ridderkerk in de regio Drechtsteden-Rotterdam passend (H)OV te realiseren. De conclusie was dat een tram (of lightrail) niet de gepaste oplossing is, maar wel het versterken van de bus corridors zodat er één of meerdere HOV assen ontstaan.
Na het vaststellen van de verkenning is een planstudie voor een voorkeursnetwerk ontstaan opgestart. De komende periode zal met behulp van een verdiepingsstudie die de gemeente Ridderkerk uitvoert antwoord komen op de vraag of de infrastructurele maatregelen die nodig zijn voor HOV fysiek mogelijk zijn. In april 2021 worden hier de resultaten van verwacht.



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, CO_2-reductie
Thema	: Reistijdverkorting, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering
Planning	: planstudie en realisatie maatregelen t/m 2030
Investering	: Nader te bepalen
Bijdrage MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met 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 het gehele metronet (inclusief de E-Lijn) tussen 2025 en 2030 een hoge maatschappelijke impact heeft op de reizigers en de verstedelijkingsplannen. De eerste analyses laten zien dat het aantal reizigers op het hele metronet jaarlijks met 4% groeit en er binnen enkele jaren op meerdere plekken in het metronet capaciteitsknelpunten ontstaan.
De studie richt zich op frequentieverhoging in de spits van de huidige 18 naar maximaal 24 diensten per uur, met daarnaast onderzoek naar infravraagstukken, stallingscapaciteit, veiligheid en omgevingshinder. In 2021 wordt naar verwachting de planstudie ter besluitvorming voorgelegd aan de BCVa, inclusief een voorstel voor de bekostiging. 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, geluidswerende voorzieningen.

Versnelling tram/bus 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, CO_2-reductie
Thema	: Reistijdverkorting, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering
Planning	: planstudie gereed 2021, uitwerking en realisatie maatregelen t/m 2024
Investering	: Nader te bepalen
Subsidie MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met RET en Rotterdam

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

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

De investeringen in de maatregelen zijn op termijn terug te verdienen, mits zij samen genoeg reistijdwinst realiseren, zodat er minder trams in de dienstregeling inzetbaar zijn, en/of de snelheidswinst leidt tot meer reizigers. Belangrijk aandachtspunt bij de maatregelen is de aansluiting op de gemeentelijke pannen voor verkeer en buitenruimte, zoals de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak.

Versnelling tram Den Haag (binnen OV Next)

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis : Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO_2-reductie
Thema : Reistijdverkorting, Kostenoptimalisatie, Kwaliteitsverbetering
Planning : projectbesluit en realisatie korte termijnmaatregelen t/m 2022
Investering : Nader te bepalen
Subsidie MRDH : Nader te bepalen
Rol MRDH : Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

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

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

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

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

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

4.4 Uitwerkingen Openbaar Vervoer

HOV ontwikkeling korte termijn Maastunnel-Zuidplein 2025 (binnen POORR)

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis : Kansen voor mensen, Concurrerende economie, Efficiënt en rendabel
Fase : Uitwerking
Planning : realisatiebesluit 2021, realisatie in periode 2021-2025
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.

Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse centrum (binnen POORR)

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis : Concurrerende economie, Kansen voor mensen, Efficiënt en rendabel, CO_2-reductie
Thema : Kwaliteitsverbetering OV knooppunten
Fase : Uitwerking; realisatie vanaf 2021
Investering : € 8-20 miljoen
Subsidie MRDH : circa € 8 miljoen (betreft deel busstation)
Rol MRDH : Subsidieverlener

Bus- en metrostation Spijkenisse Centrum is een belangrijke knoop in het vervoer tussen Voorne-Putten en Rotterdam. Busreizigers vanuit Hellevoetsluis en Brielle stappen hier over op de metro; bewoners uit Spijkenisse pakken de fiets. De gemeente Nissewaard bouwt de komende jaren 1.000 à 1.500 nieuwe woningen in het centrum van Spijkenisse. De insteek is om het forensenverkeer niet te laten toenemen: enerzijds om de leefbaarheid in de stad te vergroten en anderzijds om de bestaande ontsluitingswegen niet verder te belasten. De bruggen op de ontsluitingswegen vormen een bottleneck in de afwikkeling van verkeer; ze zijn tevens storingsgevoelig.
De gemeente wil daarom het bus- en metrostation Spijkenisse centrum aanpassen en verbeteren. Door de kwaliteit van dit OV-knooppunt te verbeteren wordt het voor de huidige, maar zeker ook voor toekomstige bewoners, aantrekkelijk om met het openbaar vervoer te reizen.
De 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. De RET werkt aan de planstudie voor het verbeteren van het metrostation, met betere looproutes en wachtvoorzieningen op en bij de halte, in aansluiting op de rest van het knooppunt.

Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid (binnen OV Next)

Doelstelling S.A.	: Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis	: Concurrerende economie, kansen voor mensen
Thema	: Capaciteitsvergroting
Fase	: Uitwerkingsfase
Planning	: Realisatie 2021 -2023
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 light-railtrams lijn 3 en lijn 4 gezamenlijk in een hoge frequentie over hetzelfde spoor.

Op termijn is er vanwege de groei van het aantal passagiers op alle lijnen een totale frequentieverhoging naar 30 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 tevens moet het mogelijk worden om trams en metro’s gelijktijdig te laten halteren op enkele van de haltes. De storingsgevoeligheid moet lager worden door kleine inframaatregelen en operationele maatregelen bij de vervoerders en de beheerder.

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

4.5 Realisatie Openbaar Vervoer

Treinsporen station Schiedam centrum

Doelstelling S.A. : Verbetering kwaliteit en efficiency OV
Top-eis : Niet direct; wel lange termijn concurrerende economie, kansen voor mensen, CO2-reductie
Thema : Capaciteitsvergroting
Fase : realisatiefase
Planning : Uitwerking in 2019, Realisatie in 2025
Investering : Maximaal € 40 miljoen
Bijdrage MRDH : € 6,6 miljoen
Rol MRDH : Verlenen bijdrage aan IenW en ProRail

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

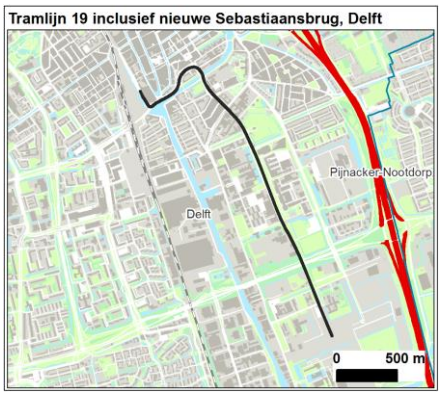
Met (een MRDH-bijdrage aan) de werkzaamheden wordt beoogd:
- meer robuustheid te creëren op de sporen tussen Den Haag en Rotterdam en een hogere treinfrequentie per 2025;
- behoud van de Intercity-status van station Schiedam Centrum;
- een betekenisvolle stap te zetten naar volledige viersporigheid tussen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

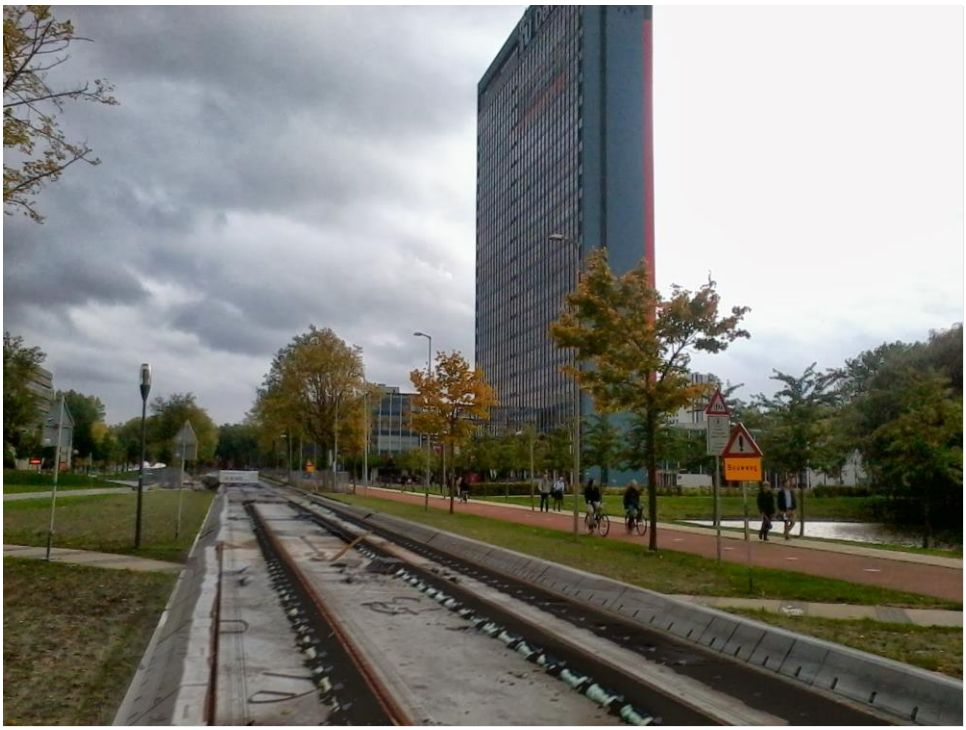
Randvoorwaarde is dat Rijk en regio de kosten gezamenlijk dragen op basis van 50/50 en een maximum van € 40 miljoen exclusief btw. De MRDH heeft voor dit project een bedrag van € 6,6 miljoen gereserveerd.

Tramlijn 19 Delft

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis : Kansen voor mensen, Efficiënt en Rendabel
Thema : Capaciteitsvergroting, Reistijdverkorting, Kwaliteitsverbetering
Fase : Realisatie
Planning : Eind 2021 realisatie in TU-wijk gereed, exploitatie vanaf eind 2022
Investering : € 47,6 miljoen
Subsidie MRDH : € 38,4 miljoen
Rol MRDH : Opdrachtgever

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

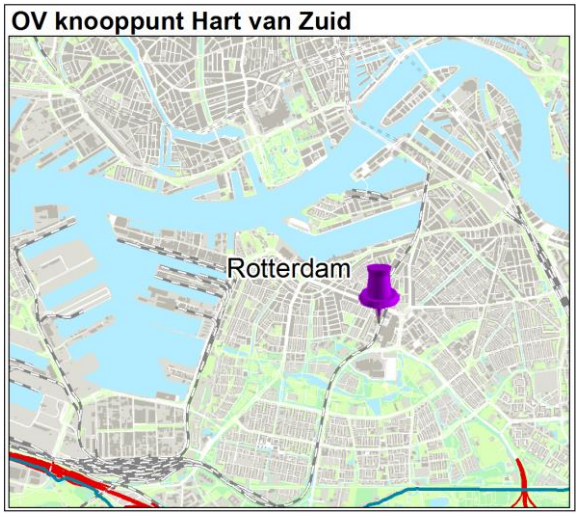




Hart van Zuid (Rotterdam)

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Fase : Realisatie
Planning : Start 2021, oplevering 2025
Investering : Niet bekend
Subsidie MRDH : € 12 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener

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



5. Programma's en projecten Verkeer

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

Ketenmobiliteit
Uit de onderzoeken van de MRDH in het kader van de uitwerking van de UAB blijkt de grote potentie van de fiets voor de bereikbaarheid van inwoners en arbeidsplaatsen. Dat wordt nog eens versterkt door de elektrische fiets en de fiets in voor- en natransport van het openbaar vervoer. Ketenmobiliteit is mede daarom van grote betekenis. Daarbij gaat het niet alleen om snel overstappen maar ook om de kwaliteit van de locaties.
Ketenmobiliteit is toegelicht in hoofdstuk 4.1 bij de programma's Openbaar Vervoer.

Duurzame mobiliteit
Met het regionaal maatregelenpakket – fase 1 is de ambitie van 30% CO_2-reductie in 2025 nog niet verwezenlijkt. Daarom werken we in fase 2 onder andere aan maatregelen die door regionale samenwerking een groot effect opleveren voor de reductie van de CO_2-uitstoot, zoals het duurzaam inkopen van zwaar materieel en verduurzamen van logistiek, maar ook maatregelen gericht op deelmobiliteit of werkgebonden mobiliteit.

Het Programma duurzame mobiliteit is dynamisch en adaptief. Het programma actualiseren we jaarlijks door het maatregelenpakket aan te vullen en/of aan te passen. 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, ITS, AVLM en de bereikbaarheidsopgave. Ook binnen de gebiedsprogramma's MoVe worden Smart Mobility-maatregelen genomen. De bijdrage voor de krachtenbundeling volgens het BO Mirt besluit zijn: kennisontwikkeling € 33.000 per jaar (2020-2023) en digitaliseringsopgave € 170.000 per jaar (2020-2023).

5.1 Programma's Verkeer

Automated Vehicles Last Mile

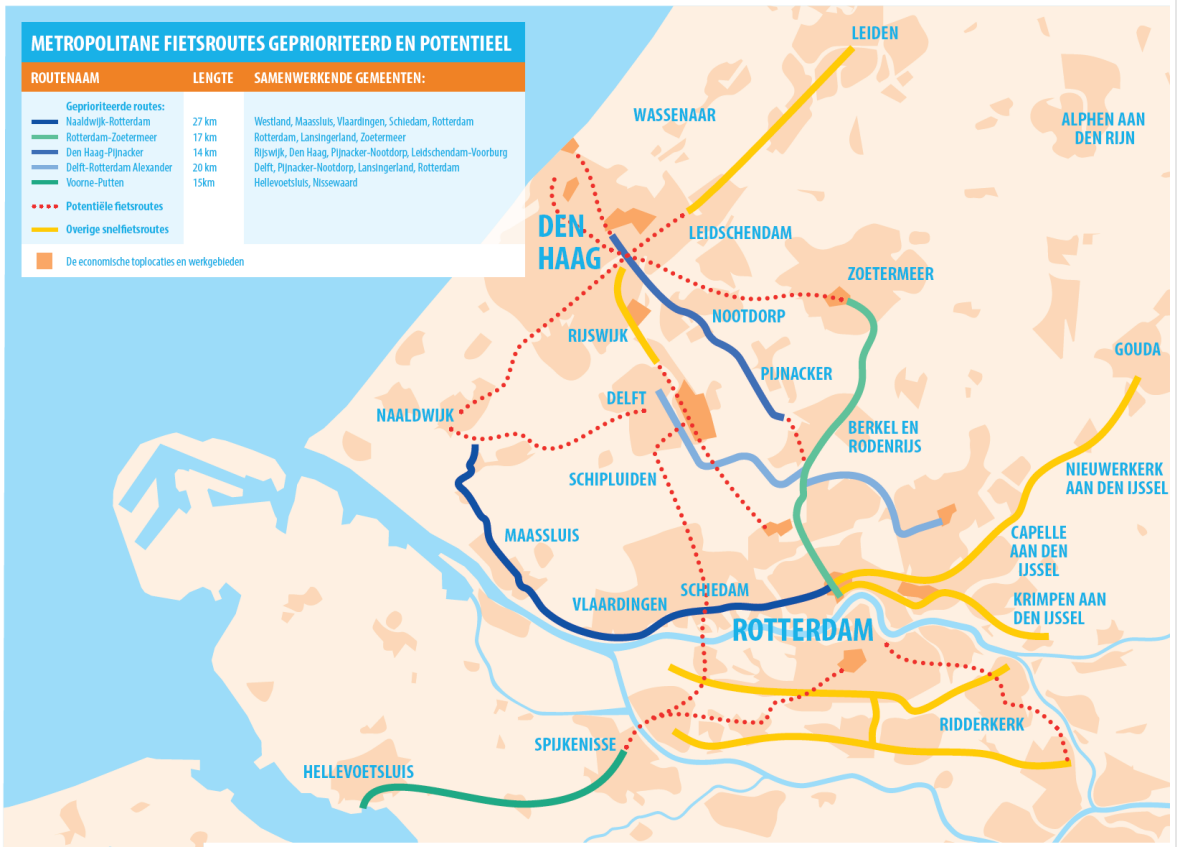
Doelstelling S.A. : Versnellen van innovatie in mobiliteit
Top-eis : Concurrerende economie
Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase : Verkenning tot en met realisatie
Planning : 2019 - 2024
Investering : € 37 miljoen
Subsidie MRDH : € 15 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener

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 uiteindelijk tot operationele toepassing in het vervoerssysteem van de regio Rotterdam Den Haag.
De MRDH stimuleert deze ontwikkelingen door subsidies te verlenen aan acht projecten die in de bijlagen zijn beschreven. De belangrijkste activiteit in dit stadium is het verkennen welke projecten kansrijk zijn. Bij het Haga-ziekenhuis in Den Haag rijdt nu 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 2020, daarna gefaseerde realisatie
Investering : € 250 miljoen 2020-2030
Subsidie MRDH : € 175 miljoen
Rol MRDH : Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener

De MRDH hanteert een regionaal basisnetwerk voor fietspaden waarvan gewenst is dat het voldoet aan de standaard CROW-eisen. Een deel daarvan wordt opgewaardeerd tot een hoogwaardig niveau om de bereikbaarheid van toplocaties en arbeidsplaatsen te verbeteren: deze fietspaden hebben een intensiteit van meer dan 1.500 fietsers per etmaal en noemen we de Metropolitane fietsroutes.
De Bestuurscommissie vervoersautoriteit heeft de uitvoeringsregeling aangepast en het subsidiepercentage voor 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. Hiervoor is in december 2019 voorgesteld om in de eerste MRDH begrotingswijziging van 2020 een budget van € 20.346.000,- te reserveren voor deze fietsroutes.



Een belangrijk aspect van deze fietsroutes betreft de realisatie van fietsviaducten en fietstunnels om infrastructuur ongelijkvloers te kunnen passeren. De gemeenten werken gezamenlijk per route, ondersteund door de MRDH, het voorkeurstracé uit in een schetsontwerp op routeniveau inclusief

raming. Op basis van het schetsontwerp sluiten de gemeenten een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst af over de realisatie met onder andere afspraken over investeringen, verdeling van risico's, fasering, planning, organisatie. Vervolgens werken de gemeenten de projecten op de route verder uit en gaan over tot realisatie.

Voor een van de routes is een bestuurlijke overeenkomst getekend: de route Greenport Westland (Naaldwijk) – Rotterdam: van de Greenport in Naaldwijk via Maassluis, Vlaardingen en Schiedam naar Rotterdam Centrum. Op basis van de getekende overeenkomst kunnen de gemeenten subsidie aanvragen tegen het hogere percentage.

Voor de volgende geprioriteerde routes worden verkenningen uitgevoerd:

1. Zoetermeer – Rotterdam: van het centrum van Zoetermeer via station Lansingerland-Zoetermeer en metrostation Rodenrijs naar het centrum van Rotterdam.
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.
3. 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.
4. Trambaanpad Voorne-Putten: van Hellevoetsluis via het Trambaanpad naar Spijkenisse.

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 dat is eerder al vastgesteld in de Analyse Verkeersveiligheid MRDH.

In juli 2020 is de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid MRDH vastgesteld. Samen met tijdelijk uitgebreide subsidiemogelijkheden van de MRDH en het Rijk geeft dit de punten aan waar de gemeenten aan de slag gaan met verkeersveiligheidsverbeteringen. De algemene ambitie vanuit het Rijk is nul verkeersslachtoffers in 2050, dit sluit aan bij regionale aanpak “Maak een punt van nul”. De 23 wethouders Verkeer hebben gevraagd om meer 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.

Afgelopen periode is gebruikt om een dashboard te ontwikkelen dat per gemeente, en voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag als geheel, een score aangeeft per risico-indicator. Vervolgens is per indicator door elke gemeente ook een streefwaarde benoemd die in 2025 gerealiseerd zou moeten zijn in de betreffende gemeente. Het gemiddelde hiervan is de MRDH streefwaarde per indicator.
Zo is 62 procent van de basisschoolomgevingen in de metropoolregio Rotterdam Den Haag als schoolzone ingericht. In 2025 streven de gemeenten naar 77 procent. De vastgestelde streefwaarden en risico-indicatoren zijn vastgesteld in een infographic.

Voor gedragsbeïnvloeding is jaarlijks budget opgenomen in het programma Kleine Projecten. Gemeenten kunnen subsidie aanvragen, of via de MRDH verkeerseducatie op scholen (basis- en voortgezet onderwijs) organiseren. Komend jaar wordt in uitvoering van de Regionale UitvoeringsAgenda een meerjarenprogramma gedragsbeïnvloeding opgesteld.

Intelligente Transport Systemen

Doelstelling S.A.	: Versnellen van innovatie in mobiliteit
Top-eis	: Kansen voor mensen, Concurrerende economie
Thema	: Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Planning	: Realisatie is lopend
Investering	: € 1,1 miljoen in 2021
Subsidie MRDH	: € 0,9 miljoen in 2021, daarna in programma Kleine Projecten
Rol MRDH	: Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener

De MRDH richt zich in deze fase en op dit moment op twee pijlers van Intelligente Transport Systemen: ombouw van verkeerslichten tot intelligente verkeerlichten (iVRI's) en het organiseren van Connected Transport. Daarnaast is er regulier en intensief contact met wegbeheerders, de Rijksoverheid en de provincies.

iVRI's

Een belangrijke ontwikkeling binnen Talking Traffic is de nieuwe generatie verkeersregelinstallaties, de iVRI's. iVRI's communiceren voortdurend met aankomende voertuigen via de clouds van meerdere dienstverleners. De via deze weg verkregen gegevens maken het op kruispuntniveau mogelijk om de verkeerslichtenregelingen efficiënter te laten regelen. Op streng- en netwerkniveau wordt het mogelijk om verkeersstromen met dynamische regelingen van verkeerslichten efficiënter op elkaar af te stemmen. Hierdoor kan een wegbeheerder de verkeersstromen beter optimaliseren naar verschillende doelen, zoals veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en doorstroming

Connected Transport

Bij Connected Transport verzamelt een aantal vrachtwagens met dezelfde route zich bij een startpunt. Voorwaarde is wel dat ze zich vooraf hebben aangemeld én dat er minimaal drie vrachtwagens deelnemen. Ze hoeven niet van hetzelfde vervoersbedrijf te zijn. De wagens worden software-matig gekoppeld en zijn vanaf dat moment een konvooi. In de toekomst is het zelfs mogelijk dat de wagens al rijdend worden gekoppeld, en dus voorrang krijgen bij intelligente verkeerslichten

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 : Eerste verkenning gereed in Q2 2021
Investering : nog niet bekend
Subsidie MRDH : Bijdrage in verkenning
Rol MRDH : Samen met Wassenaar en Den Haag opdrachtgever verkenning

De MRDH, Wassenaar, Den Haag en Leidschendam-Voorburg doen op dit moment samen met PZH en RWS een studie naar toekomst N44 in het regionale netwerk. Het doel van het project is 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.

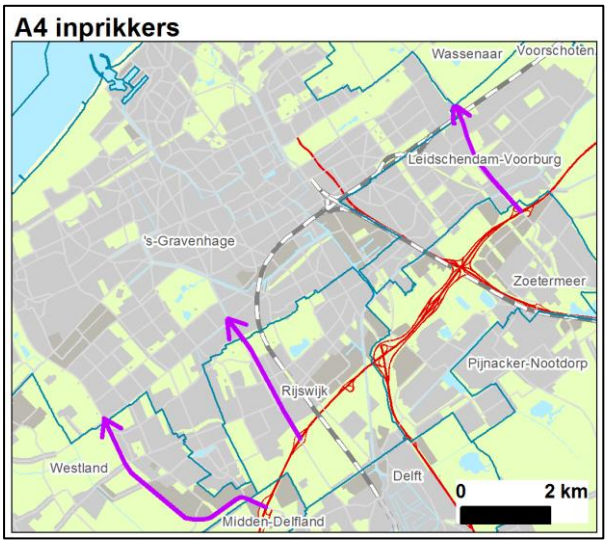
De studie moet een beeld geven van de huidige en toekomstige omvang van de doorstromings- en betrouwbaarheidsproblematiek op de N44 en het wegennet daaromheen met oog op ontwikkelingen (internationale zone Den Haag, woningbouw Valkenburg, Mall of the Netherlands, Bio-science park Oegstgeest) en leiden tot scenario's voor de netwerkontwikkeling met oog voor ruimtelijke kwaliteit.

A4 Passage Poorten en Inprikkers

Doelstelling S.A. : Betrouwbaar op weg
Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase : Planstudie
Planning : Planuitwerking gereed in 2021
Investering : € 248 miljoen Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012)
Subsidie MRDH : € 18 + € 9,4 miljoen (op basis van bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan en het besluit bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 30 januari 2019)
Rol MRDH : Subsidieverlener

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

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



Het ministerie van IenW betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief het vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen Beatrixlaan en Den Hoorn en aanpassingen aan de N14. In het voorjaar van 2021 worden meekoppelkansen voor fietsroutes en ecologie uitgewerkt waarbij mogelijk ook een bijdrage van de MRDH wordt verwacht (indicatie 5 miljoen euro). De provincie Zuid-Holland heeft al enige maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute genomen.
De MRDH, de gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg.
Voor de Prinses Beatrixlaan is een alternatief voorstel met een verschoven maaiveld-variant uitgewerkt waar de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit over heeft genomen. Rijswijk en de MRDH (€ 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.

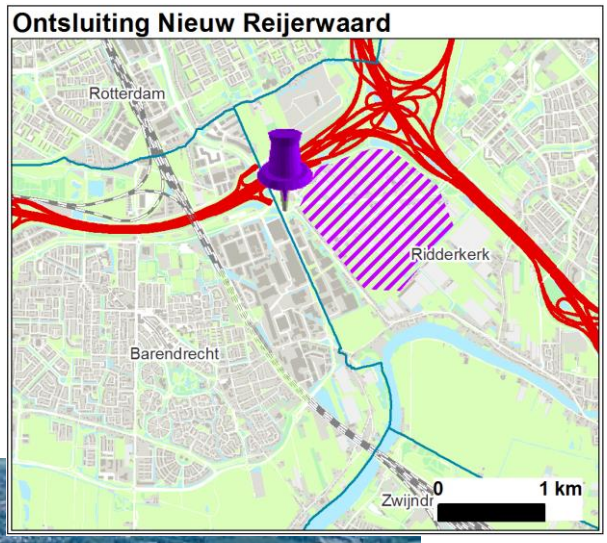
5.3 Uitwerkingen Verkeer

Nieuw Reijerwaard

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Thema : Capaciteitsuitbreiding
Fase : Uitwerking
Planning : Realisatie 2021-2023
Investering :
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, moeten de zuidelijke op- en afrit van de A15 ter plaatse worden aangepast. Deze kruising heet de IJsselmondse Knoop. De bijdrage van de MRDH is € 5,25 miljoen.

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

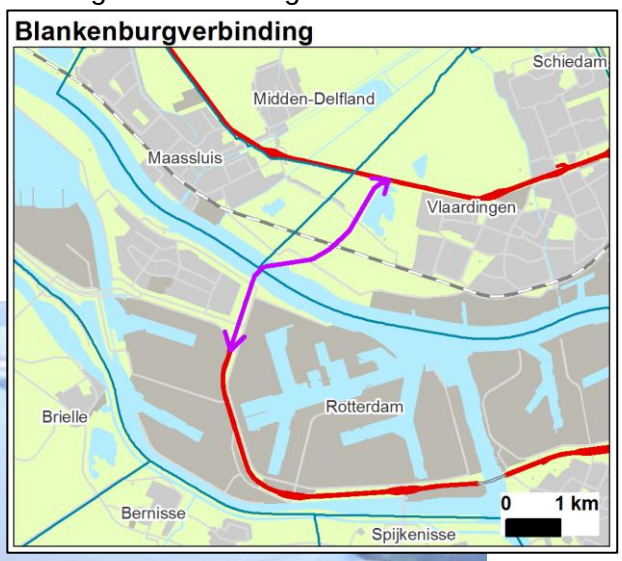


5.4 Realisatie Verkeer

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
Rol MRDH : Subsidieverlener

Rijkswaterstaat legt de Blankenburgverbinding aan: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg. De tunnel komt ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Door de regionale en lokale partijen is een Kwaliteitsprogramma opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door onder meer het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook gaat het programma over extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken.
De subsidies en bijdragen zijn in 2019 volledig verplicht, zodat er na betaling van de facturen geen verdere financiële consequenties zijn voor de MRDH, behoudens enige afspraken met de gemeente Vlaardingen over de Westlandseweg.



De Grote Kruising (Krimpen aan den IJssel)

Doelstelling S.A. : Betrouwbaar op weg
Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema : Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase : Realisatie
Planning : Gereed in 2022
Investering : € 33,8 miljoen, waarvan € 19 miljoen onderhoud en € 14,8 miljoen verbetering
Subsidie MRDH : € 4,1 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 en het Ministerie van IenW dragen bij aan de verbeteringsmaatregelen.
Het belangrijkste element uit het project is de wijziging van het halteren van de bussen. In plaats van te halteren bij het huidige busstation in het centrum, gebruiken de bussen straks langshaltes tussen de kruising en de Algerabrug. Hierdoor wordt de ingreep van het busverkeer in de verkeersregeling aanzienlijk minder, wat ten gunste komt aan de doorstroming van het autoverkeer. Een tweede element is een aanpassing waardoor de wisselstrook gelijktijdig kan worden gebruikt met ander verkeer richting centrum. Ook dit komt de doorstroming van het autoverkeer ten goede. Er worden ook diverse verbeteringen aangebracht voor de fietsers.
De totale KTA subsidie aan het project is € 14,45 miljoen, waarvan de MRDH € 4,1 miljoen voor haar rekening neemt. Het Ministerie stort zijn bijdrage in de BDU; deze wordt geïncorporeerd met de subsidie van de MRDH.

Fiets/voetgangerstunnel station Delft Campus

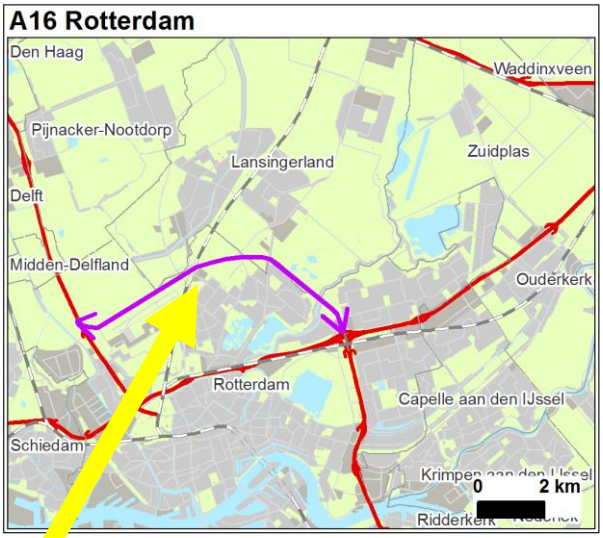
Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Fase : Realisatie
Planning : Start realisatie eind 2019, gereed voorjaar 2021.
Investering : € 8,4 miljoen
Subsidie MRDH : € 7,6 miljoen (inclusief indexering), overig deel gemeente Delft
Rol MRDH : Subsidieverlener

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

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

A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

Doelstelling S.A. : Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
Top-eis : Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Fase : Realisatie
Planning : Gereed in 2024
Investering : € 1 miljard (circa)
Bijdrage MRDH : € 64,9 miljoen
Rol MRDH : Bijdrage aan inpassing



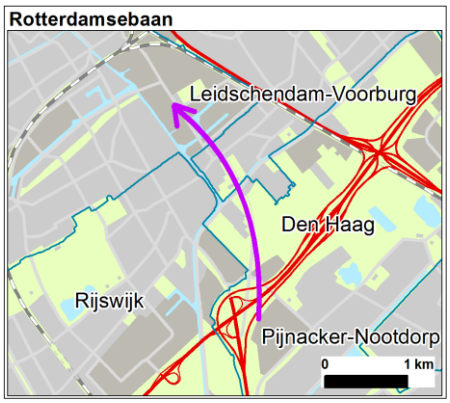
Dit project omvat de realisatie van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en de A16. De weg wordt voor een groot gedeelte aangelegd op de huidige locatie van de N209 langs Rotterdam-The Hague Airport. Vanaf de Bergweg-Zuid tot en met de Rotte wordt de weg aangelegd in een half-verdiepte tunnel door het Lage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

6. In 2020 en 2021 in gebruik genomen projecten

In 2020 en begin 2021 is een aantal projecten opgeleverd en in gebruik genomen. In deze paragraaf worden de in het oog springende en grote projecten genoemd; in de bijlage is een lijst opgenomen met kleine projecten die in 2020 zijn afgerond.
De financiële afhandeling heeft over het algemeen langer tijd nodig, zodat de laatste betalingen nakomen in het volgende kalenderjaar. Het is dus mogelijk dat de genoemde projecten financieel nog niet zijn afgerond. Hieronder volgt een korte omschrijving van de betreffende projecten.

Rotterdamsebaan (Rijswijk, Den Haag) genaamd Victory Boogie Woogietunnel

De Rotterdamsebaan is een geboorde tunnel tussen knooppunt Ypenburg en de Centrumring van Den Haag, waar hij aansluit op de Binckhorstlaan. De verbinding is nodig vanwege de problematische bereikbaarheid van de centrale zone van Den Haag en de verwachte economische ontwikkelingen. De route is opengesteld op 12 februari 2021.
De tunnel ontlast andere toeleidende wegen naar het centrum van Den Haag, zoals de afritten A12 bij Voorburg en de Haagweg.



De Rotterdamsebaan. Foto gemeente Den Haag/Frank Jansen

Oostelijke Randweg (Pijnacker)
De Oostelijke randweg heeft sinds de opening in juli 2020 de naam Zijdeweg. Het is een nieuwe weg tussen de N470 en de Katwijkerlaan. Deze weg biedt een directe toegang naar de ondernemers in het tuinbouwgebied en naar bedrijventerrein De Boezem. Ook kunnen de bewoners van de nieuwe woonwijk Ackerswoude in Pijnacker ervan gebruik maken.

Fietsviaduct A4 bij Ypenburg (Den Haag)
Dit fietsviaduct over de A4 vormt een schakel in het zogenoemde Trekvliettracé, een fietsroute tussen Ypenburg en de binnenstad. Het fietsviaduct loopt over de A4, tussen de opening in de geluidswal aan de kant van Ypenburg in de wijk Bosweide en, aan de andere kant van de rijksweg, het golfterrein Leeuwenbergh.

Sint Sebastiaansbrug te Delft

De nieuwe Sint Sebastiaansbrug zorgt voor een veilige en vlotte verbinding tussen het centrum en de TU-wijk. Gemotoriseerd verkeer beschikt op de nieuwe brug over twee keer één rijstrook. Voor het openbaar vervoer zijn twee rijstroken beschikbaar voor tram en bus, in de zijligging aan de oostzijde van de brug. Aan beide zijden liggen vrij liggende voet- en fietspaden.
De nieuwe brug was onder meer noodzakelijk om tramlijn 19 door te kunnen trekken tot in de TU-wijk.

H6-weg (Hoek van Holland)

Het project H6-weg betreft de realisatie van het laatste gedeelte van de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland, waarbij de Hoeksebaan vanaf de Haakweg wordt doorgetrokken tot de Harwichweg. Deze nieuwe ontsluiting ontlast de Maasdijk en de wegen door de dorpskern Hoek van Holland, met bijkomend een verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid in het gebied.
Het project is inclusief de ontwikkeling van de omgeving station Hoek van Holland Haven en een P+R terrein.

Knooppunt Alexander Rotterdam

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

Het OV-knooppunt is nu transparant, herkenbaar, toegankelijk, sociaal veilig en levendig. De herkenbaarheid van de oostelijke entree van de treinperrons is vergroot waarbij de aansluiting op het openbaar gebied met daarin ketenvoorzieningen zoals de bus, fiets, P+R nu goed is.

Frequentieverhoging E-Lijn - keerspoor Pijnacker

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

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

Bijlagen

Bijlage A: Grote projecten

Bijlage B: Kleine projecten
- B1: Lopende subsidies Kleine projecten
- B2: Aanmeldingen 2021 Kleine projecten
- B3: In 2020 afgesloten Kleine projecten

Bijlage C: Korte Termijn Aanpak Mobiliteit en Verstedelijking (KTA MoVe) 2020 - 2022

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

Bijlage E: R-net

Bijlage F: ITS

Bijlage G: Prioritaire Metropolitane Fietspaden

Bijlage H: InnOVatie

Bijlage I: Ketenmobiliteit OV knooppunten

Bijlage J: UAB beleidsuitwerking

Bijlage K: Afkortingen

Bijlage A Grote projecten

Een project is groot als de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 5 miljoen exclusief btw voor OV-projecten en hoger dan € 10 miljoen voor alle andere projecten. In de bijgevoegde lijst zijn zowel lopende beschikkingen als verkenningen en planstudies opgenomen, stand per 1 januari 2021. 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, maar exclusief budget van exploitatie, beheer en onderhoud. 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 beschikbare investeringsruimte in latere jaren beperkter is;
- 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

Projectnr	Projectnaam	Aanvrager	Cat.	Subsidie	Betaald tm 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	NRR (Netwerk RandstadRail)-projecten, excl BleiZo en HSE (per 1-1-19)	Den Haag/HTM	OV	112.951.671	94.255.757	18.695.914	*dekking voor INTHR € 17,4 mln overhevelen*				
	AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer)-projecten, excl BleizZo en HSE	Den Haag/HTM	OV	109.656.243	100.567.386	9.088.857	*lijn 19 b€ 6 mln; Seb.brug € 0,6 mln, totaal € 1 6,6 miljoen overhevelen*				
	Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)	Den Haag/HTM	OV	129.600.000	2.289.748	27.000.000	33.000.000	27.000.000	13.000.000	13.000.000	14.310.252
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (exclusief Sebastiaansbrug)	MRDH	OV	53.600.000	44.185.694	1.707.153	4.707.153	3.000.000			
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	4.476.321	2.973.679					
	Hoekse Lijn (*)	Rotterdam	OV	405.584.200	387.484.496	14.408.091	3.691.613	*in april BCVa met actuele gegens*			
19ROO0561	Aanvulling Hoekselijn	Rotterdam	OV	14.414.500		14.414.500					
	Brandveiligheid metrostations	MRDH	OV	7.500.000	6.500.000	1.000.000					
SRREO03053	Systeemsprong sneltram	RET	OV	15.720.271	5.000.000	10.720.271					
	Tramlijn 1	Den Haag/HTM	OV	11.507.146	7.013.630	4.493.516					
	Hart van Zuid	Rotterdam	OV	12.000.000		3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000		
	Aansluiting 4-sporigheid Schiedam	MRDH	OV	6.800.900		698.000	2.080.000	2.690.400	425.000	907.500	
02ADG001	Rotterdamsebaan	Den Haag	VMWS	504.483.318	459.887.455	44.595.863					
18WNR0438	Reconstructie IJsselmondse knoop	GR Nieuw Reijerwaard	VMWS	5.250.000		1.750.000	1.750.000	1.750.000			
18WRO0418	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	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		330.000	3.255.000	16.916.250	20.821.064		
	Central innovation District Binckhorst, No Regret-maatregelen (MRDH-deel)	Den Haag		41.100.000		145.000	2.270.000	15.596.250	23.088.750		
	A4-passage Poorten en Inprikkers (excl indexering, btw en bijdrage PZH)	Den Haag	VMWS	17.975.206			17.975.206				
	A4-passage Poorten en Inprikkers (nieuwe afsrpaak Beatrixlaan)	Rijswijk	VMWS	9.375.000			8.000.000		1.375.000		
	(*) = inclusief een raming van toekomstige prijspeilcorrecties			**1.631.492.769**	**1.219.726.659**	**168.040.422**	**83.845.222**	**69.952.900**	**61.709.814**	**13.907.500**	**14.310.252**

Bijlage B1 Kleine projecten: lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten per 19 januari 2021. De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de MRDH-gemeenten, en vervolgens per andere subsidieontvanger. Subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, zijn met rood aangegeven en daarmee nog niet definitief; 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

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Albrandswaard	18EAL0420	Schoolomgeving Don Boscoschool - Albrandswaard	VV	75.500	24-9-2018
Albrandswaard	18VAL0465	Schoolomgeving Portland - Albrandswaard	VV	18.000	7-1-2019
Albrandswaard	19PAL0606	P+R Verwijzing Albrandswaard	VMWS	58.500	27-2-2020
Albrandswaard	20VAL0726	Schoolzone Sportlaan Rhoon	VV	74.500	28-1-2021
Albrandswaard	20OAL0725	Haltetoegankelijkheid Albrandswaard 2020	OV	70.500	28-1-2021
Totaal Albrandswaard				**297.000**	
Barendrecht	17FBA0291	Snelfietsroute F16 Bedrijventerrein oost	FKM	125.000	vastgesteld
Barendrecht	18VBA0401	Verkeersveiligheid Portlandse Baan	VV	227.500	8-11-2018
Barendrecht	18KBA0441	Herinrichting entree fietsenstalling station Barendrecht	FKM	46.000	11-9-2018
Barendrecht	18PBA0482	P+R NS Station Barendrecht	FKM	128.000	7-2-2019
Barendrecht	18FBA0491	Fietstunnel station Barendrecht	FKM	221.500	7-2-2019
Barendrecht	19EBA0602	Verkeerseducatie 2019 Barendrecht	VV	9.500	4-2-2020
Barendrecht	19FBA0604	Verbreding Fietspad Middeldijk	FKM	68.500	9-4-2020
Barendrecht	20EBA0719	Verkeerseducatie Barendrecht 2020	VV	6.500	5-1-2021
Barendrecht	*20VBA0720*	*Kilweg - A29 - Middelweg, extra rijstrook en iVRI*	*VV*	*101.000*	
Barendrecht	20FBA0761	Fietsinfrastructuur Hoefslag	FKM	235.000	
Totaal Barendrecht				**1.168.500**	
Brielle	19OBR0630	Toegankelijke bushaltes Brielle 2019	OV	25.000	11-2-2020
Brielle	20OBR0643	Toegankelijke bushaltes Brielle 2020	OV	25.000	11-2-2020
Totaal Brielle				**50.000**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Capelle aan den IJssel	18VCA0424	Schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg - Capelle aan den IJssel	VV	125.000	13-8-2018
Capelle aan den IJssel	19VCA0559	Bocht in de Burgemeester van Beresteijnlaan	VV	52.000	10-7-2019
Capelle aan den IJssel	19ICA0625	Haalbaarheidsstudie AVLM beheercentrale op afstand Parkshuttle 2020	VMWS	11.500	17-12-2019
Capelle aan den IJssel	19ICA0626	Haalbaarheidsstudie AVLM Smart Surveilance Systeem Parkshuttle 2019	VMWS	12.000	17-12-2019
Capelle aan den IJssel	20VCA681	Schoolzones Capelle aan den IJssel 2020-2022	VV	167.500	19-11-2020
Capelle aan den IJssel	20VCA0758	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Capelle aan den IJssel	VV	410.500	16-12-2020
Capelle aan den IJssel	*20FCA0763*	*Fietspad Burgemeester Schalijlaan*	*FKM*	*86.000*	
Capelle aan den IJssel	*20FCA0764*	*Fietsoversteken Kapellekensbaan*	*VV*	*32.500*	
Totaal Capelle aan den IJssel				**897.000**	
Delft	16ODE0163	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	1.531.056	21-6-2017
Delft	17FDE0227	3e ondergrondse fietsenstalling CS	FKM	956.751	20-9-2017
Delft	17WDE0272	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's	VMWS	136.000	vastgesteld
Delft	18VDE0362	Verbreden fietspad Buitenwatersloot	FKM	46.000	4-12-2018
Delft	19VDE0607	Voorhofdreef	VV	150.500	18-12-2019
Delft	20VDE0748	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Delft	VV	847.500	16-12-2020
Totaal Delft				**3.667.807**	
Den Haag	14FDG006	Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren	FKM	2.450.000	8-10-2014
Den Haag	15FDG006	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a)	FKM	1.213.695	20-4-2015
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	1.168.067	18-5-2016
Den Haag	16FDH0033	Toeleidend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg	FKM	250.000	4-8-2016
Den Haag	16FDH0115	Verbeteren fiets sterroute Scheveningen	FKM	407.001	7-12-2016
Den Haag	16MDH0034	DVM Verkeerscentrales Den Haag	VMWS	962.800	vaststelling
Den Haag	17PDH0240	P&R Haaglanden (HGL-BBV-005a)	FKM	771.000	8-8-2017
Den Haag	17WDH0346	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Den Haag	VMWS	391.000	17-5-2018
Den Haag	17FDH0353	Fietsvoorzieningen Stationsweg en Wagenstraat (sterfietsroute Rijswijk)	FKM	375.000	13-3-2018
Den Haag	17FDH0354	Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag-Spoorwijk (HGL BBV 006/4)	FKM	189.233	18-6-2018
Den Haag	18FDH0369	Vrijliggend fietspad Madesteinweg	FKM	955.000	17-10-2018
Den Haag	18VDH0370	Noordwestelijke hoofdroute Vrijenhoeklaan-Sportlaan	VV	1.213.000	11-7-2018
Den Haag	18VDH0434	Noordwestelijke hoofdroute Segbroeklaan	VV	540.500	4-12-2018
Den Haag	18FDH0470	Fietsvoorzieningen Waalsdorperweg	FKM	514.500	19-3-2019
Den Haag	18KDH0487	KTA 6.1 Fietsparkeervoorzieningen bij OV	FKM	42.500	vastgesteld
Den Haag	18FDH0488	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	825.000	5-3-2019
Den Haag	19VDH0530	Reconstructie Frederik Hendriklaan en Willem de Zwijgerlaan	VV	247.500	27-8-2019
Den Haag	19VDH0531	Erasmusweg, deel Troelstrakade - Loevesteinlaan	VV	250.000	27-8-2019
Den Haag	19FDH0569	Verbetermaatregelen langzaamverkeer station Laan van Noi (KTA 2019)	VMWS	338.500	10-12-2019
Den Haag	19VDH0576	Rotonde Westduinweg - Schokkersweg	VV	355.500	20-11-2019
Den Haag	19VDH0578	Blackspot Maartensdijklaan - Hengelolaan	VV	251.000	vastgesteld
Den Haag	19DDH0588	68 IVRI's Den Haag (KTA2019)	VV	952.000	18-11-2019
Den Haag	19VDH0599	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk	FKM	675.000	2-4-2020

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Den Haag	20VDH0662	Reconstructie kruising Hofzichtlaan - Kleine Loo	VV	175.000	28-5-2020
Den Haag	20VDH0683	Herinrichting Soestdijkseplein	VV	341.250	23-7-2020
Den Haag	20FDH0684	Fietsvoorziening Westvlietweg-Spoorlaan	FKM	122.500	23-7-2020
Den Haag	20ODH0696	Aanpassing Bushaltes t.b.v. E-bus 21 + 28 (deel 1)	OV	300.000	19-11-2020
Den Haag	20VDH0709	Blackspot Loosduinsekade - Soestdijksekade - Kamperfoeliestraat	VV	258.000	11-12-2020
Den Haag	20VDH0710	Schoolomgeving Den Haag 2020 deel 7	VV	44.000	18-11-2020
Den Haag	20VDH0730	NWHR 3.1 kruisingen: Houtrustbrug en President Kennedylaan	VV	779.000	
Den Haag	20VDH0732	Verkeerseducatie Den Haag 2020	VV	175.000	12-11-2020
Den Haag	20VDH0747	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Den Haag	VV	209.000	16-12-2020
Totaal Den Haag				**17.741.546**	
Hellevoetsluis	17VHE0253	subsidie 30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt	VV	11.500	4-12-2017
Hellevoetsluis	19FHE0593	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	OV	1.075.500	14-2-2020
Hellevoetsluis	19THE0620	Toegankelijkheid bushaltes Hellevoetsluis	OV	56.500	28-1-2020
Hellevoetsluis	20OHE641	Toegankelijkheid bushaltes Hellevoetsluis	OV	56.500	11-2-2020
Hellevoetsluis	20OHE653	Bushaltes Ebstroom nabij Vlasakkerlaan, lijn 105	OV	40.000	27-8-2020
Hellevoetsluis	20KHE0702	Realisatie R-Net haltes inclusief fietsenstallingen Hellevoetsluis (R-net)	OV	974.500	19-11-2020
Hellevoetsluis	*20MHE0707*	*Mobiliteitsmanagement gedragsbeïnvloeding (KTA D3)*	*OV*		
Hellevoetsluis	20VHE0753	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Hellevoetsluis	VV	31.500	16-12-2020
Totaal Hellevoetsluis				**2.246.000**	
Krimpen a/d IJssel	20VKR0704	Schoolomgeving Het Kompas	VV	15.000	16-12-2020
Totaal Krimpen a/d IJssel				**15.000**	
Lansingerland	18FLA0421	Verlichting Landscheidingsfietspad	FKM	124.500	20-11-2018
Lansingerland	19KLA0598	Vervoersknoop Rodenrijs (KTA 2019)	OV	1.904.000	18-12-2019
Lansingerland	19VLA0563	Fietsveilige rotondes	VV	1.499.500	vaststelling
Lansingerland	*19OLA0573*	*R-net halteaanpassingen lijn 170 en 173 (KTA 2019)*	*OV*	*150.000*	
Lansingerland	*19FLA0638*	*Fietspad Berkelsedijkje (MFR)*	*FKM*	*270.000*	
Lansingerland	20VLA0757	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Lansingerland	VV	145.500	16-12-2020
Totaal Lansingerland				**4.093.500**	
Leidschendam-Voorburg	17WLV0317	Verbindingsweg Stompwijk	VMWS	269.625	19-3-2018
Leidschendam-Voorburg	18DLV0366	iVRI's Leidschendam-Voorburg 5 stuks	VMWS	59.500	3-4-2018
Leidschendam-Voorburg	19DLV0556	5 iVRI'S Leidschendam- Voorburg (KTA 2019) 2020	VMWS	35.000	23-9-2019
Leidschendam-Voorburg	20VLV0749	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Leidschendam-Voorburg	VV	376.500	16-12-2020
Totaal Leidschendam-Voorburg				**740.625**	
Maassluis	19OMA0552	Bushaltes JanSchoutenlaan en Westlandseweg	OV	92.500	18-7-2019
Maassluis	20VMA0752	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Maassluis	VV	660.500	16-12-2020
Totaal Maassluis				**753.000**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Midden-Delfland	17VMD0277	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	56.250	2-5-2016
Midden-Delfland	20FMD668	Verlichting fietspad Weidepad	FKM	23.000	27-8-2020
Midden-Delfland	20VMD0759	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Midden-Delfland	VV	16.500	16-12-2020
Totaal Midden-Delfland				**95.750**	
Nissewaard	18VNI0473	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2018 2019	VV	12.500	vastgesteld
Nissewaard	18MNI0501	KTA-9 ITS, dynamische verwijzing P+R Nissewaard	VV	16.618	1-2-2019
Nissewaard	19KNI0601	Fietsparkeren metrostation De Akkers (KTA 2019)	FKM	164.250	14-5-2020
Nissewaard	19ONI0629	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2019	OV	120.000	11-2-2020
Nissewaard	20ONI0642	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2020	OV	120.000	11-2-2020
Nissewaard	20FNO679	Fietspad Hekelingseweg	FKM	94.000	9-7-2020
Nissewaard	*20PNI682*	*Uitbreiden P+R metrostation Heemraadlaan*	*FKM*	*652.500*	
Nissewaard	20VNI0727	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2020	VV	35.000	1-12-2020
Totaal Nissewaard				**1.214.868**	
Pijnacker-Nootdorp	17FPN0285	Verkeersveiligheidsmaatregelen Pijnacker-Nootdorp	VV	30.000	23-1-2018
Pijnacker-Nootdorp	18FPN0475	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	77.000	24-1-2019
Pijnacker-Nootdorp	18WPN0484	Verbetering aansluiting N470/Laan van Ruyven	VMWS	85.750	5-2-2019
Pijnacker-Nootdorp	19FPN0535	Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	231.500	17-6-2019
Pijnacker-Nootdorp	19VPN0579	Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenweg	VV	131.000	16-12-2019
Totaal Pijnacker-Nootdorp				**555.250**	
Ridderkerk	19FRI0529	Fietspad Ringdijk Ridderkerk	FKM	148.500	10-4-2019
Ridderkerk	20FRI680	Fietspaden Rijksstraatweg	FKM	165.500	27-8-2020
Ridderkerk	20FRK0715	Fietspad Verbindingsweg - A16	FKM	71.500	
Ridderkerk	*20ORI0716*	*Haltetoegankelijkheid HOV Ridderkerk 2020*	*OV*	*52.500*	
Ridderkerk	20VMRI0754	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Ridderkerk	VV	87.000	16-12-2020
Totaal Ridderkerk				**525.000**	
Rijswijk	17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2	FKM	445.500	1-2-2018
Rijswijk	17MRW0342	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Rijswijk	VMWS	107.098	19-3-2018
Rijswijk	18ERK0386	Inrichten schoolzones 2018 Rijswijk	VV	82.500	19-6-2018
Rijswijk	18VRK0485	Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan	VV	423.000	25-4-2019
Rijswijk	20FRK695	Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchilllaan	FKM	427.750	11-11-2020
Rijswijk	*20ORK0699*	*Infrastructurele en verkeersregeltechnische aanpassing tbv lijn 51 EBS*	*OV*		
Rijswijk	20KRK0714	Eisenhowerplein fietsparkeren	FKM	82.000	28-1-2021
Rijswijk	20FRK0718	Fietspad Prinses Beatrixlaan (Plutopad - van Zijlweg)	FKM	122.000	
Rijswijk	20FRK0738	Fietspad Laan van 't Haantje (Rijswijk Buiten - HPS Rijswijk Buiten) fase 3	FKM	127.500	
Totaal Rijswijk				**1.817.348**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rotterdam	17PRO0252	Uitbreiden en verplaatsen P&R Hoek van Holland Haven	FKM	496.000	20-9-2017
Rotterdam	17FRO0290	Fietsvoorziening bij openbaar vervoer halte Blijdorp (BBV)	FKM	9.200	28-11-2017
Rotterdam	17FRO0295	Centrumas fase 2 (RTD-BBV-006)	FKM	460.000	24-1-2018
Rotterdam	17VRO0308	Blackspot Fairoaksbaan-Bovendijk	VV	121.250	13-8-2018
Rotterdam	17VRO0309	Blackspot Mathenesserlaan-Vierambachtsstraat	VV	43.500	8-3-2018
Rotterdam	17VRO0311	Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht	VV	281.000	5-10-2018
Rotterdam	18FRO0446	Fietssuggestiestroken Linker Rottekade	FKM	73.000	17-10-2018
Rotterdam	18KRO0496	Fietsparkeren bij OV-halte Gerdesiaweg	FKM	13.500	vastgesteld
Rotterdam	19FRO0526	Fietsmaatregelen Kleiweg - Uitweg	FKM	42.000	12-4-2019
Rotterdam	19ORO0540	Bushalte Pythagorasweg buslijn 70	OV	56.500	18-11-2019
Rotterdam	19FRO0545	Fietspaden Molenvliet	FKM	33.000	10-10-2019
Rotterdam	19ERO0558	Verkeerseducatie Rotterdam 2019	VV	80.000	vastgesteld
Rotterdam	19IRO0589	Haalbaarheidsstudie AVLM ss Roterdam - Katendrecht	VMWS	8.500	2-12-2019
Rotterdam	19DRO0596	VRI Kralingsezoom	OV	232.000	7-9-2020
Rotterdam	19KRO0600	Fietsparkeren Rotterdam CS	FKM	227.750	10-12-2019
Rotterdam	19ORO0608	Onderdoorgang De Lugt	OV	60.000	4-12-2019
Rotterdam	19VRO0609	Blackspot Heemraadsingel - Beukelsdijk	VV	145.750	19-2-2020
Rotterdam	19KRO0611	Fietsparkeren OV locaties	FKM	111.500	18-12-2019
Rotterdam	19PRO0612	P+R Meijersplein	FKM	111.500	20-5-2020
Rotterdam	19FRO0613	Fietspad aan de slachthuisweg te Hoek van Holland	FKM	134.000	18-12-2019
Rotterdam	19FRO0614	Waalenburgerweg/Spoorsingel	FKM	42.500	18-12-2019
Rotterdam	19FRO0619	Mathenesserweg verbreden fietspad (MFR)	FKM	307.500	*28-10-2020*
Rotterdam	19ORO0621	Toegankelijk maken bushaltes lijn 75 (KTA 2019-3)	OV	40.750	20-2-2020
Rotterdam	20FRO0658	Crooswijksebocht en Linker Rottekade Noord (Binnenstedelijke Rotte)	FKM	182.000	15-10-2020
Rotterdam	20FRO0661	Fietskruisingen A16 en A20	FKM	161.500	7-5-2020
Rotterdam	20ORO667	Tramkeerlus Wilhelminaplein	OV	3.582.500	8-7-2020
Rotterdam	20FRO671	Pleinweg oversteken	FKM	199.000	27-8-2020
Rotterdam	20VRO673	Blackspot Ringdijk - Wilgenlei	VV	75.500	13-10-2020
Rotterdam	20VRO674	Blackspot Buitendijktunnel Colosseumweg	VV	180.000	19-11-2020
Rotterdam	20VRO675	Blackspot Beijerlandselaan- Putselaan	VV	52.500	13-10-2020
Rotterdam	20FRO676	Tweerichtingen fietspad Stadhoudersweg	FKM	348.500	9-7-2020
Rotterdam	20FRO677	Fietsstraat Poelenburg	FKM	101.000	19-11-2020
Rotterdam	20FRO0687	Woensdrechtstraat Park16hoven	FKM	50.500	30-7-2020
Rotterdam	20FRO0700	Slinge fietspad zuidzijde	FKM	148.500	11-11-2020
Rotterdam	20ERO0705	Verkeerseducatie	VV	160.000	10-12-2020

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rotterdam	*20VRO0712*	*Blackspot Prins Alexanderlaan - Koperstraat*	*VV*	*33.000*	
Rotterdam	20VRO0713	Blackspot Bergweg - Schiekade	VV	80.500	11-12-2020
Rotterdam	20FRO0731	Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug	FKM	426.500	10-12-2020
Rotterdam	20KRO0733	Uitbreiding fietsparkeren Coolhaven	FKM	19.000	
Rotterdam	20FRO0739	Fietsoversteek Zuiderparkweg metro Slinge	FKM	19.500	14-1-2021
Rotterdam	20FRO0740	Welhoeksdedijk (Rotterdamse kant)	FKM	40.000	
Rotterdam	*20FRO0741*	*Fietsmaatregelen Eendrachtsplein - Westersingel - Westblaak*	*FKM*	*75.000*	
Rotterdam	*20PRO0743*	*P+R Noorderhelling*	*FKM*	*2.229.500*	
Totaal Rotterdam				**11.295.200**	
Schiedam	SCSCH03070	Haltetoegankelijkheid Schiedam 2015	OV	10.000	11-5-2016
Schiedam	17FSC0296	Fietspad Beatrixlaan - route 412	FKM	99.500	vaststelling
Schiedam	17VSC0303	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg	VV	78.000	vaststelling
Schiedam	17VSC0321	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	VV	134.000	13-3-2018
Schiedam	18FSC0468	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	146.250	21-12-2018
Schiedam	19KSC0534	Fietsparkeren bij metro Troelastralaan en Parkweg 68 fpp (KTA 2019)	FKM	18.000	8-7-2019
Schiedam	19OSC0622	Plaatsing van 2 R-net ABRI's halte buslijn 456 (KTA 2019)	OV	35.000	4-2-2020
Schiedam	20FSC0697	Fietspad Horvathweg	FKM	113.000	11-11-2020
Schiedam	20VSC0756	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Schiedam	VV	80.000	16-12-2020
Totaal Schiedam				**713.750**	
Vlaardingen	17OVL0229	Zuidelijke perrontoegang station Vlaardingen Centrum	OV	135.000	22-3-2018
Vlaardingen	18VVL0515	Rotonde Zwanesingel	VV	233.500	vastgesteld
Vlaardingen	19KVL0597	Fietsenstallingen Hoekselijn	FKM	60.285	4-2-2020
Vlaardingen	20FVL0734	Reconstructie Reigerlaan	VV	190.500	2-12-2020
Vlaardingen	20FVL0735	Verbreden fietspaden (oostelijk) deel Schiedamseweg	FKM	189.500	
Vlaardingen	*20FVL0736*	*Fietsroute Burgemeester Heusdenlaan*	*FKM*	*250.000*	
Vlaardingen	*20FVL0737*	*Westlandseweg*	*FKM*	*55.000*	
Vlaardingen	20FVL0751	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Vlaardingen	VV	738.500	16-12-2020
Totaal Vlaardingen				**1.852.285**	
Wassenaar	16VWA0064	Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	479.573	22-11-2016
Wassenaar	16FWA0063	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	187.500	13-9-2016
Wassenaar	18VWA0445	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar	VMWS	25.500	10-12-2018
Wassenaar	20VWA0755	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Wassenaar	VV	48.000	16-12-2020
Totaal Wassenaar				**740.573**	
Westland	17VWE0343	Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan	VV	454.500	21-8-2018
Westland	17VWE0344	Reconstructie kruispunt Haagweg / Molenweg	VV	500.000	6-7-2018
Westland	18FWE0483	Fietspad van de "Oostelijke Randweg" te De Lier	FKM	695.500	22-1-2019
Westland	20VWE0750	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Westland	VV	20.500	16-12-2020
Totaal Westland				**1.670.500**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Totaal Westvoorne				**-**	
Zoetermeer	17FZO0286	Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat)	FKM	37.500	vaststelling
Zoetermeer	17FZO0320	1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden	FKM	47.000	18-12-2017
Zoetermeer	18OZO0373	Bleizo HOV-baan	OV	1.467.910	13-6-2018
Zoetermeer	19DZO0574	5 iVRI's Zoetermeer (KTA 2019)	OV	70.000	23-9-2019
Zoetermeer	19IZO0617	Implementatie AVLM Dutch Innovation Park 2020	VMWS	13.500	25-11-2019
Zoetermeer	20EZO0659	Fietslessen groepen 4 en 6	VV	22.500	4-6-2020
Zoetermeer	20EZO0672	Activiteiten in het kader van SCHOOL op SEEF	VV	11.000	4-6-2020
Zoetermeer	20VZO0703	Ontsluiting Nutricia-brug over fietspad Rokkeveenseweg	VV	207.000	*10-12-2020*
Zoetermeer	20FZO0711	Aanbrengen fietsstroken Voorweg	FKM	109.000	2-12-2020
Zoetermeer	*20FZO0728*	*Fietspad Van Tuyllpark*	*FKM*	*50.000*	
Zoetermeer	*20VZO0729*	*Schoolomgeving IKC Overwater*	*VV*	*43.500*	
Zoetermeer	*20FZO0745*	*Metropolitane fietsroute Rotterdam-Zoetermeer (Oostweg/Industrieweg)*	*FKM*	*420.000*	
Totaal Zoetermeer				**2.498.910**	
Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten				**54.649.411**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.		datum beschikking
De Verkeersonderneming	SRVOX02675	Werknemersaanpak (BB) SRVOX02675	VMWS	682.000	21-5-2013
De Verkeersonderneming	SRVOD02818	ITS Rotterdam (BB41) SRVOD02818	VMWS	696.500	1-10-2015
De Verkeersonderneming	SRVOX03007	Aanpak bezoeken 2015-2017 (2015) (BBV)	VMWS	345.000	2-6-2015
De Verkeersonderneming	SRVOF03052	Voorbereidingskosten netwerkversterkingen (BBV)	VMWS	1.215.377	
De Verkeersonderneming	16MVL0055	Campagne Filedier 2015-2017 (2016/2017) (BBV)	VMWS	35.000	23-9-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0059	Systeemsturing en ITS (BBV)	VMWS	84.300	16-9-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0060	Moving Traffic A20 deelprj. onderz./ analyse (RTD-BBV-027)	VMWS	23.500	23-9-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0119	Beinvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014)	VMWS	40.000	13-10-2016
De Verkeersonderneming	16MVO0143	Stimuleren rijgedrag stakeholders en doelgroepen RTD-BBV-031	VMWS	107.500	28-12-2016
De Verkeersonderneming	16DVO0148	PvA BBV-038 Optimaliseren incident afhandeling (2019)	VMWS	132.500	1-9-2016
De Verkeersonderneming	17WVO0175	Logistiek 2016 (RTD-BBV-008)	VMWS	130.000	8-3-2017
De Verkeersonderneming	17VVO0237	HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV)	VMWS	241.300	29-11-2017
De Verkeersonderneming	18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	VMWS	421.250	2-4-2018
De Verkeersonderneming	18MVO0431	KTA2 Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	152.123	19-12-2018
De Verkeersonderneming	18MVO0432	KTA5.1 Gebruik Netwerken - Rijgedrag	VMWS	977.841	1-1-2018
De Verkeersonderneming	18MVO0433	KTA4 Logistieke Efficiency 2018 in Rotterdam e.o.	VMWS	574.440	10-12-2018
De Verkeersonderneming	18MVO0439	Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017 (deel 2018) (RTD-BBV-003)	VMWS	1.600.000	1-1-2018
De Verkeersonderneming	18MVO0440	Pva Logistiek deel 2017-2018 (BBV)	VMWS	56.000	19-12-2018
De Verkeersonderneming	18MVO0457	KTA-7 Logistiek platform spreiding vrachtverkeer	VMWS	36.313	13-12-2018
De Verkeersonderneming	*19MVO0543*	*Logistiek in de stad (KTA 2019- 13a)*	*VMWS*		
De Verkeersonderneming	19MVO0544	Publiekscampagne Zuidvleugel jaarschijf KTA 2019	VMWS	306.000	8-7-2019
De Verkeersonderneming	19MVO0550	MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport	VMWS	157.645	10-7-2019
De Verkeersonderneming	19MVO0551	Marktplaats voor mobiliteit en gebieds- en werkgeversaanpak (KTA2019-11b)	VMWS	2.100.000	10-7-2019
De Verkeersonderneming	*20MVO0656*	*KTA MoVe werkgeversaanpak Verkeersonderneming*	*VMWS*	*1.828.000*	
De Verkeersonderneming	*20MVO0663*	*Mobiliteitsaanpak Grote Kruising KY - KTA*	*VMWS*	*666.667*	
De Verkeersonderneming	*19MVO0577*	*Beïnvloeden rijgedrag - Ritjedelen (KTA2019 -12a)*	*VMWS*	*100.000*	
De Verkeersonderneming	*20WVO0698*	*Systeemsturing en ITS (RTD-BBV-015)*	*VMWS*	*1.040.000*	
Totaal De Verkeersonderneming				**13.749.255**	
RET NV	REREM02762	Stadstram voorfinanciering engineering	OV	191.400	vastgesteld
RET NV	REREO03056	Voorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt	OV	175.000	vaststelling
RET NV	16ORE0015	Voorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt fase 2	OV	229.750	vaststelling
RET NV	16ORE0029	Aanpassen uitgangen metrostation Dijkzigt	OV	2.345.250	vaststelling

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.		datum beschikking
RET NV	16TRE0166	Inhaalslag geleidelijnen Tramplushaltes Rotterdam	OV	381.000	7-12-2016
RET NV	18TRE0460	Extra lift Metrostation Vijfsluizen Schiedam	OV	293.500	17-10-2018
RET NV	180VRE0502	R-net DRIS panelen Bleizo	OV	16.500	13-12-2018
RET NV	180VRE0503	R-net DRIS panelen Voorne-Putten	OV	100.250	13-12-2019
RET NV	19REO0528	Zonnepanelen metrostations	OV	925.000	10-4-2019
RET NV	19ORE0541	Toegankelijke tramhaltes Bergpolderplein (stadstram)	OV	97.750	16-7-2019
RET NV	19ORE0586	DRIS voor R-net haltes Lansingerland en station Schiedam	OV	146.500	29-10-2019
Totaal RET NV				**4.901.900**	
HTM Personenvervoer N.V	18OHT0481	Bushalte lijn 28 Norfolkterrein	OV	51.500	4-12-2019
HTM Personenvervoer N.V	19OHT0616	R-net aanpassingen op het haltemeubilair lijnen 455 en 456 (KTA 2019)	OV	499.000	11-2-2020
Totaal HTM exploitatie				**550.500**	
Havenbedrijf Rotterdam	HBHBO03060	Ponton Willemsbrug	OV	800.000	17-2-2016
Havenbedrijf Rotterdam	18MHA0377	CAR routes gedeelte Suurhoffbrug Dintelhavenbrug RTD-BBV-028	VMWS	334.500	vaststelling
Havenbedrijf Rotterdam	19MHA0618	Mobiliteitsplatform Maasvlakte/Europoort (KTA 2019)	VMWS	133.334	13-1-2020
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				**1.267.834**	
ProRail	16KPR0048	Fietsparkeren NS Mariahoeve	FKM	132.500	29-8-2016
ProRail	17FPR0283	Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander	FKM	52.500	25-10-2017
Totaal ProRail				**185.000**	
Provincie Zuid-Holland	15VZH001	Rotonde Monster	FKM	1.103.542	3-9-2015
Provincie Zuid-Holland	18FZH0387	Pieter Bregmanlaan (BBV)	FKM	363.123	2-8-2018
Provincie Zuid-Holland	18WZH0384	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	998.725	17-10-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0409	Snelfietsroute F15 IJsselmonde	FKM	100.000	21-11-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0436	Verlengde Velostrada	FKM	858.500	21-11-2018
Provincie Zuid-Holland	18FZH0514	Snelfietsroute F20 Rotterdam-Gouda	FKM	100.000	9-4-2019
Provincie Zuid-Holland	19OZH0623	Haltemeubilair R-net Voorne-Putten (KTA 2019)	OV	428.500	4-2-2020
Provincie Zuid-Holland	19DZH0628	13 iVRI's Provincie Zuid-Holland (KTA 2019)	VMWS	48.209	20-2-2020
Provincie Zuid-Holland	20VZH0717	N223 duurzaam veilig	VMWS	2.917.500	16-12-2020
Provincie Zuid-Holland	20FZH0721	Oude Trambaan in gemeente Wassenaar	FKM	453.500	28-1-2021
Provincie Zuid-Holland	20FZH0722	Verbetering fietspad N213b tussen de Dijkweg en de Nieuweweg	FKM	821.000	12-1-2021
Provincie Zuid-Holland	20FZH0724	Verbetering fietspad N467a/b tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk	FKM	665.000	12-1-2021
Provincie Zuid-Holland	20FZH0723	Verbeteren fietspad N464a tussen Poeldijk /Wateringen/Den Haag Zuid	FKM	600.000	12-1-2021
Totaal Provincie Zuid-Holland				**9.457.598**	
Rijkswaterstaat	RWRWR02894	P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894	FKM	1.290.812	17-5-2017
Rijkswaterstaat	19DRW0595	KTA 2019-2 Flankerende maatregelen incidenten Bruggen	VMWS	35.000	16-12-2019
Rijkswaterstaat	*19MRW0640*	*RTD-BBV-034 BB Pilot Dynamische meetservice bandenspanning vrachtauto's*	*VMWS*	*242.000*	
Totaal Rijkswaterstaat Z-H				**1.567.812**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.		datum beschikking
Gemeente Leiden	18OLD0374	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (Leiden) (BBV)	OV	242.371	18-6-2018
Gemeente Leiden	18FLD0402	Deelfietssysteem Biosciencepark (BBV)	FKM	54.000	24-9-2018
Hoogheemraadschap van Rijn	17FRL0180	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder	FKM	540.000	27-11-2017
Totaal Overige overheden				**836.371**	
Halo Jobbing	18EDN0469	Opdracht coordinatie Verkeersleerkracht	VV	31.360	1-8-2018
Halo Jobbing	21EDN0778	Opdracht coordinatie Verkeersleerkracht	VV	6.077	1-10-2020
OnderwijsAdvies	19EDE0581	SOS- Verkeersleerkracht	VV	36.360	9-10-2019
OnderwijsAdvies	20EDN649	Totally Traffic 2020	VV	2.030	3-2-2020
OnderwijsAdvies	20EDN0688	Inzet verkeersleerkrachten	VV	135.868	1-9-2020
R. Wittenberg	19EDN0637	Totally Traffic 2020	VV	10.955	3-2-2020
R. Wittenberg	20EDN0689	Inzet verkeersleerkrachten	VV	22.187	1-9-2020
Vriese Educatief Maatwerk (V	20EDN0690	SOS- Verkeersleerkracht	VV	46.725	5-10-2020
Vriese Educatief Maatwerk (V	21EDN0781	Totally Traffic 2021	VV	4.215	14-1-2021
Sportservice Zuid-Holland	20EDN657	Bob-sport	VV	18.242	12-3-2020
Sportservice Zuid-Holland	21EDN0780	Bob-sport	VV	19.285	5-1-2021
DON Opleidingen	20EDN694	Dodehoek projecten 2020-2021	VV	26.564	13-8-2020
Wortelboer Rij-opleidingen	20EDN692	Dodehoek projecten 2020-2021	VV	30.324	13-8-2020
Flyover	20EDN693	Dodehoek projecten 2020-2021	VV	23.482	13-8-2020
Totaal verkeerseducatie				**413.674**	
VNO NCW West	19MDN0523	KTA 2019 Gedrag, werkgevers en logistiek Bereikbaar Haaglanden en Rijnland	VMWS	-	vaststelling
Diversen	19MMR0524	KTA 2019 OV probeerpassen	VMWS	197.794	
Bereik!	19MDE0560	KTA Moving Traffic	VMWS	368.527	25-11-2019
Reisgedragsbeïnvloeding				**566.321**	
Rotterdam Airport Vastgoed	18FDN0490	Terletpad Airport RTH	FKM	190.500	4-12-2018
TU Delft	18FDN0476	Fietsinfrastructuur B. van der Pollweg	FKM	578.500	12-4-2019
TU Delft	*20VDE0742*	*Herinrichting kruising Schoemakerstraat - Huismansingel/Molengraafsingel*	*VV*	*907.000*	
Rebel Automated Shuttles	19IDN0627	Implementie AVLM Rotterdam The Hague Airport	VMWS	4.500	17-12-2019
Haagse shuttle BV	18WDN0512	Haga Shuttle	VMWS	65.600	30-1-2019
Totaal Diversen				**1.746.100**	
Openstaande verplichtingen kleine projecten overige subsidieontvangers				**36.988.464**	

Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2021

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van december 2020 onderstaande lijst met aanmeldingen goedgekeurd. De lijst is de stand van de aanmeldingen per 1 januari 2021. De indieners kunnen tot en met 31 oktober 2021 een subsidie aanvragen.

In het voorjaar van 2021 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 2022. In de nazomer van 2021 worden de aanmeldingen beoordeeld en in december 2021 worden de subsidiabele projecten ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2021	2022	2023	2024
Albrandswaard	jul-20	Fietsstraat Hoogvlietse Kerkweg Poortugal	VV	€ 190.000	€ 95.000	€ 95.000			
Albrandswaard	jul-19	Schoolzone Julianastraat Rhoon	VV	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Totaal Albrandswaard					**€ 95.000**	**€ 95.000**			
Barendrecht	jul-19	Fietspad Binnenlandse Baan	FKM	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Barendrecht	jul-20	Verkeerseducatie Barendrecht 2021	VV	€ 25.000	€ 12.500	€ 12.500			
Barendrecht	jul-20	Fietspad Stationstuin	FKM	€ 160.000	€ 80.000	€ 80.000			
Barendrecht	jul-20	Oversteek 3e Barendrechtseweg – Kilpad	FKM	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000			
Barendrecht	jul-20	Kruispunt Avenue Carnisse – Zuidersingel – Reling	VV	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Totaal Barendrecht					**€ 342.500**	**€ 342.500**			
Brielle									
Totaal Brielle					**-**	**-**			
Capelle aan den IJssel	jul-20	Verkeerseducatie Capelle aan den IJssel 2021	VV	€ 87.000	€ 12.500	€ 12.500			
Capelle aan den IJssel	jul-20	Parkshuttle Rivium iVRI's	VMWS	Zie programma ITS					
Capelle aan den IJssel	jul-20	Parkshuttle Rivium P+R met DRIS systeem bij waterbus en waterbushalte	FKM	€ 2.247.040	€ 1.124.000	€ 1.124.000			
Capelle aan den IJssel	jul-20	Rotondes Burgemeester van Dijklaan	VV	€ 1.096.170	€ 548.500	€ 548.500			
Capelle aan den IJssel	jul-20	Rotonde Burg. van Beresteijnlaan - Operalaan	VV	€ 442.000	€ 221.000	€ 221.000			
Totaal Capelle aan den IJssel					**€ 1.906.000**	**€ 1.906.000**			
Delft	jul-20	Herinrichting Phoenixstraat	VV	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000			
Delft	jul-20	Verplaatsen tramhalte Martinus Nijhofflaan	VMWS	€ 165.000	€ 82.500		€ 82.500		
Delft	jul-20	Meer ruimte in de binnenstad	DuMo	€ 3.063.000					
Delft	jul-19	Mobiliteitshub Delft	VMWS	€ 165.000	€ 82.500	€ 82.500			
Delft	jul-19	Herinrichting Julianalaan	VV	€ 1.003.000	€ 501.500	€ 501.500			
Delft	jul-19	Fietsstraat Michiel de Ruyterweg	VV	€ 582.000	€ 291.000	€ 291.000			
Delft	jul-19	Fietsstraat Hugo de Grootstraat	VV	€ 596.000	€ 298.000	€ 298.000			
Totaal Delft					**€ 1.455.500**	**€ 1.373.000**	€ 82.500		

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2021	2022	2023	2024
Den Haag	jul-20	iVRI's Den Haag 2021	VMWS	Zie programma ITS					
Den Haag	jul-20	Schoolomgevingen Den Haag 2021	VV	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Den Haag	jul-20	Black Spot aanpak Den Haag 2021	VV	€ 1.200.000	€ 350.000	€ 350.000			
Den Haag	jul-20	Gedragsaanpak verkeersveiligheid Den Haag 2021	VV	€ 618.000	€ 309.000	€ 309.000			
Den Haag	jul-20	Capaciteit & doorstroming fietsverkeer	FKM	€ 500.000	€ 75.000	€ 75.000			
Den Haag	jul-19	Fietsvoorzieningen Leidsestraatweg (Benoordenhoutseweg - Haagse Bos)	FKM	€ 632.000	€ 316.000	€ 316.000			
Den Haag	jul-19	Fietsvoorzieningen Westvietweg - park Nabij	FKM	€ 390.000	€ 195.000	€ 195.000			
Den Haag	okt-19	Fietsvoorzieningen Postenkade	FKM	€ 190.000	€ 95.000	€ 95.000			
Totaal Den Haag					**€ 1.490.000**	**€ 1.490.000**			
Hellevoetsluis									
Totaal Hellevoetsluis					**€ -**	**€ -**			
Krimpen aan den IJssel	jul-20	Fietsverbinding Algerabrug – Krimpenerwaard	FKM	€ 1.500.000	€ 750.000	€ 750.000			
Krimpen aan den IJssel	jul-20	Busvoorzieningen en fietsoversteek Boerhaavelaan (tgv de Grote Kruising)	OV	€ 1.181.500	€ 177.000	€ 177.000			
Krimpen aan den IJssel	jul-20	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 1 - fietspad naar Ouverturelaan	FKM	€ 1.010.900	€ 505.500		€ 505.500		
Krimpen aan den IJssel	jul-20	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 2 - fietsstraat Vincent van Goghlaan en Buys Bal	FKM	€ 320.100	€ 160.500		€ 160.500		
Krimpen aan den IJssel	jul-20	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 3 - centrumplan	FKM	€ 247.900	€ 124.000		€ 124.000		
Totaal Krimpen aan den IJssel					**€ 1.717.000**	**€ 927.000**	**€ 790.000**		
Lansingerland	jul-20	Verlichting fietsroute Zoetermeer - Bleiswijk	FKM	€ 240.000	€ 120.000	€ 120.000			
Totaal Lansingerland					**€ 120.000**	**€ 120.000**			
Leidschendam-Voorburg	jul-19	Velostrada kruising Hofzichtlaan	FKM	€ 1.357.988	€ 679.000	€ 679.000			
Leidschendam-Voorburg	jul-20	Verbreding Zijdepad (MFR-AVLM)	FKM	€ 436.000	€ 218.000	€ 218.000			
Totaal Leidschendam-Voorburg					**€ 679.000**	**€ 679.000**			
Maassluis	jul-20	Asfalteren fietspaden Basisnet Fiets Maassluis	FKM	€ 631.800	€ 316.000	€ 316.000			
Maassluis	jul-20	Vrijligend fietspad Kwartellaan	VV	€ 1.224.750	€ 612.500	€ 612.500			
Totaal Maassluis					**€ 928.500**	**€ 928.500**			
Midden-Delfland	jul-19	Grootschalige aanpak Maassluiseweg - Oude Veiling	VV	€ 970.000	€ 485.000	€ 485.000			
Totaal Midden-Delfland					**€ 485.000**	**€ 485.000**			
Nissewaard	jul-20	Reconstructie Borgtweg	FKM	€ 962.462	€ 481.500	€ 481.500			
Nissewaard	jul-20	Verkeersveilige Schoolomgevingen Nissewaard 2021	VV	€ 60.000	€ 30.000	€ 30.000			
Totaal Nissewaard					**€ 511.500**	**€ 511.500**			
Pijnacker-Nootdorp	jul-20	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2021	VV	€ 13.420	€ 7.000	€ 7.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-20	Quick-win maatregelen verkeersveilige rotondes Pijnacker-Nootdorp	VV	€ 200.000	€ 100.000	€ 100.000			
Pijnacker-Nootdorp	jul-20	Fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen en R-netbushalte Vlielandseweg	VV	€ 394.000	€ 197.000	€ 197.000			
Totaal Pijnacker-Nootdorp					**€ 304.000**	**€ 304.000**			
Ridderkerk	jul-20	Kievietsweg - fietsstroken	FKM	€ 58.800	€ 29.500	€ 29.500			
Ridderkerk	jul-20	Schoolzones Ridderkerk 2021	VV	€ 197.200	€ 99.000	€ 99.000			
Ridderkerk	jul-20	Verkeerseducatie Ridderkerk 2021	VV	€ 20.000	€ 10.000	€ 10.000			
Totaal Ridderkerk					**€ 138.500**	**€ 138.500**			

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2021	2022	2023	2024
Rijswijk	jul-17	Sterfietsroute Den Haag - Wateringse Veld - Sammersweg	FKM	€ 1.310.000	€ 655.000	€ 655.000			
Rijswijk	jul-20	Verbetering fietsinfrastructuur onderdoorgang Hoornbrug noordzijde	FKM	€ 540.000	€ 270.000	€ 270.000			
Rijswijk	jul-20	Aanleg tweerichtingenfietspad Veraartweg	FKM	€ 600.000	€ 300.000	€ 300.000			
Rijswijk	jul-20	Veilige Schoolomgeving Rijswijk 2021	VV	€ 75.000	€ 37.500	€ 37.500			
Rijswijk	nov-20	Herinrichting Steenlaan	FKM	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000			
Totaal Rijswijk					**€ 1.437.500**	**€ 1.437.500**			
Rotterdam	jul-18	Verkeersprojecten Hoek van Holland	FKM	€ 7.000.000	€ 2.740.000	€ 790.000	€ 1.950.000		
Rotterdam	jul-19	Fietspadenstructuur A16, maatregel M3	FKM	€ 910.000	€ 455.000		€ 455.000		
Rotterdam	jul-19	Fietspad A13 Baanwegtunnel	FKM	€ 590.000	€ 295.000	€ 295.000			
Rotterdam	jul-19	Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan	VV	€ 1.388.101	€ 694.500	€ 694.500			
Rotterdam	jul-19	Bentinkplein-Walenburgerweg	FKM	€ 80.000	€ 40.000	€ 40.000			
Rotterdam	jul-19	Rochussenstraat Academieplein	FKM	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000			
Rotterdam	jul-19	Stationsplein fietsverbeteringen	FKM	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000			
Rotterdam	jul-19	Walenburgerweg	FKM	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-19	Fietsenstalling Rotterdam Alexander	FKM	€ 2.500.000	€ 750.000	€ 750.000			
Rotterdam	jul-20	Black spot Maasboulevard - uitrit Shell	VV	€ 60.000	€ 30.000	€ 30.000			
Rotterdam	jul-20	Black spot Bergambachtstraat - Stolwijkstraat	VV	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-20	Black spot Mariniersweg - Vondelweg	VV	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000			
Rotterdam	jul-20	Black spot Keersopstraat - Matlingeweg	VV	€ 750.000	€ 375.000	€ 375.000			
Rotterdam	jul-20	Black spot Matlingeweg - Linschotenstraat	VV	€ 25.000	€ 12.500	€ 12.500			
Rotterdam	jul-20	Black spot Stuttgartstraat - Vareseweg	VV	€ 900.000	€ 450.000	€ 450.000			
Rotterdam	jul-20	Fietsvoorzieningen Bergweg	FKM	€ 125.000	€ 62.500	€ 62.500			
Rotterdam	jul-20	Fietsoversteek Kooiwalbos/Kooiwalweg	FKM	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000			
Rotterdam	jul-20	Fietsoversteek 's Gravenweg - metro Kralingsezoom	FKM	€ 35.000	€ 17.500	€ 17.500			
Rotterdam	jul-20	Fietsstraat Hoogvlietse Kerkweg (RD)	FKM	€ 134.000	€ 67.000	€ 67.000			
Rotterdam	jul-20	Fietsstraat Molenvliet secundair	FKM	€ 225.000	€ 112.500	€ 112.500			
Rotterdam	jul-20	Fietsstroken Crooswijkseweg en kruispunt Pijperstraat	FKM	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Rotterdam	jul-20	Fietsstroken Molenhoek Heijbergschool	FKM	€ 268.000	€ 134.000	€ 134.000			
Rotterdam	jul-20	Fietssuggestiestroken Achterdijk	FKM	€ 348.000	€ 174.000	€ 174.000			
Rotterdam	jul-20	Fietssuggestiestroken Kromme Zandweg	FKM	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Rotterdam	jul-20	Fietssuggestiestroken Wollefoppenweg	FKM	€ 80.000	€ 40.000	€ 40.000			
Rotterdam	jul-20	Verbreden fietspad Vasteland zuidzijde	FKM	€ 800.000	€ 400.000	€ 400.000			
Rotterdam	jul-20	Fietsenkelder Treehouse Rotterdam CS	FKM	€ 10.090.000	€ 3.445.000	€ 3.445.000			
Rotterdam	jul-20	Fietsenstalling Conradstraat Rotterdam CS	FKM	€ 1.000.000	€ 500.000	€ 500.000			
Rotterdam	jul-20	Fietsenstalling Kralingse Zoom	FKM	€ 800.000	€ 400.000	€ 400.000			
Rotterdam	jul-20	Fietsenstalling metroplein Pernis	FKM	€ 300.000	€ 150.000	€ 150.000			
Rotterdam	jul-20	Fietsenstalling Rotterdam Zuid, fase 1	FKM	€ 555.000	€ 277.500	€ 277.500			
Rotterdam	jul-20	OV-haltes algemeen Rotterdam 2021	OV	€ 435.000	€ 217.500	€ 217.500			
Rotterdam	jul-20	Verkeerseducatie Rotterdam 2021	VV	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000			
Totaal Rotterdam					**€ 12.964.500**	**€ 10.559.500**	€ 2.405.000		

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2021	2022	2023	2024
Schiedam	jul-18	P+R verwijzing station Schiedam Centrum	FKM	€ 338.000	€ 169.000	€ 169.000			
Schiedam	jul-20	Verkeersveiligheidsmaatregelen 's-Gravelandseweg	VV	€ 134.951	€ 67.500	€ 67.500			
Schiedam	jul-20	Snelheidsremmende maatregelen Nieuwe Maasstraat en Rozenburgsestraat	VV	€ 150.875	€ 75.500	€ 75.500			
Totaal Schiedam					**€ 312.000**	**€ 312.000**			
Vlaardingen	jul-20	Marathonweg rest afspraken Blankenburg	VV	€ 4.850.000	€ 1.850.000	€ 1.000.000	€ 850.000		
Totaal Vlaardingen					**€ 1.850.000**	**€ 1.000.000**	**€ 850.000**		
Wassenaar									
Totaal Wassenaar					**€ -**	**€ -**			
Westland									
Totaal Westland					**€ -**	**€ -**			
Westvoorne									
Totaal Westvoorne					**€ -**	**€ -**			
Zoetermeer	jul-20	School op Seef Zoetermeer 2021	VV	€ 22.000	€ 11.000	€ 11.000			
Zoetermeer	jul-20	Fietslessen groepen 4 en 6 Zoetermeer 2021	VV	€ 50.000	€ 25.000	€ 25.000			
Zoetermeer	jul-19	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	VV	€ 250.000	€ 125.000	€ 125.000			
Totaal Zoetermeer					**€ 161.000**	**€ 161.000**			
Staatsbosbeheer	jul-20	Fietspad Verlengde Molengangpad	FKM	€ 2.000.000	€ 1.000.000		€ 1.000.000		
Totaal Staatsbosbeheer					**€ 1.000.000**	**€ -**	**€ 1.000.000**		
Havenbedrijf Rotterdam	jul-20	Botlek Tankhoofd Pernis herinrichting	VV	€ 600.000	€ 300.000	€ 300.000			
Havenbedrijf Rotterdam	jul-20	Herinrichten kruising Moezelweg / Merwedeweg	VV	€ 2.538.900	€ 1.269.500	€ 1.269.500			
Totaal Havenbedrijf Rotterdam					**€ 300.000**	**€ 300.000**			
Provincie Zuid-Holland	jul-20	N211 vervanging tegelfietspaden	FKM	€ 2.000.000	€ 630.000	€ 630.000			
Totaal Provincie Zuid-Holland					**€ 630.000**	**€ 630.000**			
RET	jul-20	Verlenging kapconstructie metrostation Rodenrijs	OV	€ 730.000	€ 720.000	€ 720.000			
Totaal RET					**€ 720.000**	**€ 720.000**			
MRDH	jul-20	Verkeerseducatie MRDH 2021 en volgende jaren	VV	€ 3.813.000	€ 3.813.000	€ 513.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000
MRDH	aug-20	SPUK-regeling, bijdrage MRDH projecten 2021-2025	VV	€ 3.272.166	€ 3.272.500	€ 3.272.500			
MRDH	okt-20	Versnellingsmaatregelen openbaar vervoer	OV	€ 200.000	€ 150.000	€ 150.000			
MRDH	jul-20	Aanpassen bushaltes n.a.v. wijzigingen vervoersplannen	OV	€ 3.000.000	€ 3.000.000	€ 750.000	€ 750.000	€ 750.000	€ 750.000
Totaal MRDH					**€ 10.235.500**	**€ 4.685.500**	**€ 1.850.000**	**€ 1.850.000**	**€ 1.850.000**
Eindtotaal IPVa 2021						**€ 30.643.000**	€ 6.977.500	€ 1.850.000	€ 1.850.000

Bijlage B3 In 2020 afgesloten kleine projecten

In 2020 is een aantal kleine projecten gerealiseerd en ook financieel afgesloten. De vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. De status is per 28 januari 2021.

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond in
Barendrecht	17EBA0298	Verkeerseducatie Barendrecht 2017	VV	2020
Barendrecht	18EBA0494	Verkeerseducatie 2018 Barendrecht	VV	2020
Brielle	17EBR0213	Risico's van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer (Totally Traffic)	VV	2020
Capelle aan den IJssel	19ICA0624	Haalbaarheidsstudie AVLM schaalvergroting Parkshuttle	VMWS	2020
Delft	18FDE0358	Fietsstrook Havenstraat tegenrichting	FKM	2020
Delft	18MDE0379	Beatrixlaan-Van Foreestweg (BBV)	VMWS	2020
Delft	19VDE0539	Zeeheldenbuurt fase 2	VV	2020
Delft	18WDE0372	Verbeteren autobewegwijzering Delft	VMWS	2020
Delft	18FDE0464	Fietspad Poptahof-Mercuriusstraat	FKM	2020
Delft	17VDE0345	Fietsstraat Van Foreestweg	FKM	2020
Delft	19FDE0592	Fietsstraat Parallelweg Van Foreestweg fase 2	FKM	2020
Delft	18FDE0378	Fietsstraat Abtwoudseweg en Zuideinde/Hooikade (BBV)	FKM	2020
Den Haag	19VDH0538	Aanpassing infrastructuur voor Haga Shuttle	VMWS	2020
Den Haag	18FDH0412	Fietsvoorzieningen Vlaskamp	VV	2020
Den Haag	16KDH0004	Knooppuntontwikkeling DH-CS fietsparkeren Koninging Julianaplein (BB1)	FKM	2020
Den Haag	18FDH0471	Fietsvoorzieningen Van Alkemadelaan - Wassenaarseweg	FKM	2020
Den Haag	18VDH0504	Schoolomgeving 2018 Den Haag deel 2A, 2B en 2C	VV	2020
Den Haag	19EDH0594	Verkeerseducatie Den Haag 2019	VV	2020
Den Haag	19VDH0568	Schoolomgeving Den Haag 2019	VV	2020
Den Haag	19VDH0527	Verkeersveiligheidsmaatregelen Westduinweg (Statenlaan - van Bergenstraat)	VV	2020
Den Haag	18VDH0488	Blackspot Erasmusweg-Poeldijkseweg	VV	2020
Den Haag	20VDH0686	Schoolomgeving Den Haag 2020	VV	2020
Hellevoetsluis	16VHE0172	30 km/uur-zone Bloemen en Plantenbuurt	VV	2020
Hellevoetsluis	HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	VMWS	2020
Lansingerland	17FPN0271	Fietspad Verlengde Hoogseweg (HGL-BBV-006)	FKM	2020
Leidschendam-Voorburg	17VLV0331	Herinrichting Nieuwstraat	VV	2020
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0017	Fietspad Virulypad F227.5	FKM	2020
Pijnacker-Nootdorp	10APP001	Komkommerweg fase 1	VMWS	2020
Pijnacker-Nootdorp	14APP001	Komkommerweg fase 2	VMWS	2020
Pijnacker-Nootdorp	18FPN0408	Komkommerweg fase 3 fietstunnel	VMWS	2020
Pijnacker-Nootdorp	14FPP005	30 km-zone Pijnacker-Noord	VV	2020
Pijnacker-Nootdorp	17VPN0247	30 km/u-zone Berken-en Bomenbuurt	VV	2020
Pijnacker-Nootdorp	19OPN639	Plaatsing 2 R-net abri's Pijnacker centrum, buslijn 455	OV	2020
Pijnacker-Nootdorp	19EPN0610	Verkeerseducatiepakket Verkeerslokaal	VV	2020
Pijnacker-Nootdorp	20EPN664	Uitbreiding taken verkeersleerkracht School op Seef (SoS) 2020	VV	2020
Pijnacker-Nootdorp	13APP001	Oostelijke Randweg fase 2	VMWS	2020
Rotterdam	18MRO0450	Adaptief Filemanagementsysteem Maastunnel	VMWS	2020
Rotterdam	17VRO0307	Blackspot Rooseveltweg-MLKingweg rotonde	VV	2020
Rotterdam	17VRO0306	Blackspot Gordelweg	VV	2020
Rotterdam	19ORO0554	Blackspot Dorpsweg - Kromme Zandweg	VV	2020
Rotterdam	18FRO0472	Fietsroute Groene Verbinding, Krabbendijkstraat	FKM	2020
Rotterdam	18KRO0495	Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam oostelijke locaties, Kralingse Zoom ea	FKM	2020
Rotterdam	18KRO0497	Fietsparkeren bij OV-haltes Rotterdam westelijke locaties, 1e Middellandstraat ea	FKM	2020
Rotterdam	16VRO0130	Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat	VV	2020
Rotterdam	16FRO0171	Verbeteren fietsverbinding Centrumas (RTD-BBV-006)	FKM	2020
Rotterdam	17FRO0310	Fietsparkeren OV-haltes	FKM	2020
Rotterdam	18FRO0478	Asfalteren fietspad Slinge zuidzijde	FKM	2020
Rotterdam	19ORO0536	Bushalte Zomerland zuidzijde, buslijn 75 (KTA 2019-3)	OV	2020

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond in
Rotterdam	18FRO0472	Fietsroute Groene Verbinding, Krabbendijkstraat	FKM	2020
Rotterdam	19FRO0591	Vrijliggend fietspad oprit Verlengde Willemsbrug	FKM	2020
Rotterdam	18EVRO0435	Verkeerseducatie Rotterdam 2018	VV	2020
Rotterdam	18VRO0486	Argonautenweg Jasonweg rotonde	VV	2020
Rotterdam	RDRDW02618	Ontsluiting Nesselande 4e fase RDRDW02618	VMWS	2020
Rotterdam	19ORO0553	Haltepaar aan de Oud Pernisseweg te Pernis	OV	2020
Rotterdam	18FRO0376	Doortrekken fietspad Terletpad naar RTH Airport	FKM	2020
Rotterdam	17KRO0199	Fietstrommels 2017	FKM	2020
Schiedam	17VSC0304	Blackspot Nieuwe Damlaan - Mgr Nolenslaan	VV	2020
Schiedam	18FSC0474	Asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan - route 411	FKM	2020
Schiedam	18MSC0462	KTA 14 Pilot pendelvervoer havens Schiedam	VMWS	2020
Westland	17FWE0195	Fietspad Groene Schakel woonrijp maken	FKM	2020
Westland	17VWE0323	School-thuisroute 4e fase Van lennepstraat 's-Gravenzande	VV	2020
Westland	18FWE0477	Bewaakte fietsenstalling Verdilaan	FKM	2020
Westland	17VWE0330	Aanpassingen kruispunt Kruisbroekweg / Kruisweg	VMWS	2020
Zoetermeer	18VZO0367	Verkeersveiligheid winkelcentra	VV	2020
Zoetermeer	17FZO0281	Snelfietsroute Midden-Delfland-Delft-Pijnacker-Zoetermeer HGL-BBV-006/1	FKM	2020
Zoetermeer	17FZO0287	Rondje Meerpolder	FKM	2020
Zoetermeer	16FZO0050	Nachtnet Fiets	FKM	2020
Zoetermeer	18VZO0368	Reconstructie Franklinstraat-Wattstraat	VV	2020
Zoetermeer	19VZO0590	Landelijke MONO-campagne	OV	2020
Zoetermeer	17OZO0218	RandstadRailhalte Stadhuis	OV	2020
Zoetermeer	19IZO0557	Haalbaarheidsstudie AVLM Dutch Innovation Park 2019	VMWS	2020
Zoetermeer	19VZO0537	Aanpassing kruispunt 1e Stationsstraat - Karel Doormanlaan	VV	2020
Zoetermeer	19VZO0566	Reconstructie Karel Doormanlaan	VV	2020
Prorail	17FPR0314	Fietsparkeren NS station Zoetermeer oost	FKM	2020
Havenbedrijf Rotterdam	18VHA0437	Blackspot Maasvlakte kruisingen Dardanellenstraat	VV	2020
Havenbedrijf Rotterdam	18MHA0513	KTA-15 Lastmile voorziening Maasvlakte Rotterdam	VMWS	2020
Havenbedrijf Rotterdam	16OHA0178	Fietsvoetverbinding Schiedam-Heijplaat (RTD-BBV-007)	OV	2020
Provincie Zuid-Holland	17MZH0338	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (BBV)	OV	2020
De Verkeersonderneming	17VWO0352	Spitsreductie vrachtverkeer (BB)	VMWS	2020
VNO-NCW west	16MMR0002	Logistieke efficiency BBV Haaglanden	VMWS	2020
RET NV	18ORE0411	Abri 2020	OV	2020
RET NV	16ORE0177	Proefbedrijf Hoekse Lijn	OV	2020
Rijkswaterstaat	18MRW0498	KTA-5.7 Blauwe Golf	VMWS	2020
VVN Afdeling Den Haag (Veil	19EDN0521	Opfriscursus Senioren	VV	2020
Stichting TeamAlert	18EDN0509	Raamcontract Totally Traffic 2019	VV	2020
Johan Cahuzak	18EDN0511	Raamcontract Totally Traffic 2019	VV	2020
Heer Otto	18EDN0508	Raamcontract Totally Traffic 2019	VV	2020
Bureau Leefstijl	19EDN0519	Raamcontract TotallyTraffic 2019	VV	2020
HCO	18EDN0417	Verkeersprojecten 2018-2019	VV	2020
DON Opleidingen	19EDE0570	Dodehoek projecten 2019-2020	VV	2020
Wortelboer Rij-opleidingen	19EDE0571	Dodehoek projecten 2019-2020	VV	2020
Flyover	19EDE0572	Dodehoek projecten 2019-2020	VV	2020
Sportservice Zuid-Holland	19EDN0525	Bob-sport	VV	2020
ADVOSS Verkeersveiligheid	18EDN0425	Accountmanager Totally Traffic 2018-2020	VV	2020
Tjinco	19EDE0582	SOS Verkeersleerkrachten 2019-2020	VV	2020
OnderwijsAdvies	18EDN0404	Verkeersprojecten SGH 2018-2019	VV	2020
OnderwijsAdvies	18EDN0466	Inzet verkeersleerkracht SoS	VV	2020

Bijlage C Korte Termijn Aanpak MoVe 2020-2023

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

- er zijn nog gesprekken gaan over de taakstelling Algera en het btw-gat (de onder te brengen kosten)
- 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 deels besteed ad € 1.757.835,- ter dekking voor de studiekosten van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. Er resteert voor KTA Move afgerond € 7.310.000,-.

	Maatregel KTA MoVe	Uitvoerings termijn	Investering (ex btw)	IenW incl btw	IenW excl btw	IenW storting BCF	MRDH	PZH	derden	Onder te brengen kosten
B	**Oeververbinding (inclusief Algeracorridor)**									
B1	Grote kruising Krimpen (Algera)	2020-2022	€ 14.446.821		€ 4.132.231	€ 867.769	€ 4.100.000	€ 5.766.667	€ 447.923	€ -
B2	Verplaatsen P+R (Algera)	2020-2022	€ 256.000		€ 70.523	€ 14.810	€ 85.333	€ 85.333		€ 14.810
B3	Snelfietsroute Algerabrug-Capelsebrug (Capelle)	2020-2022	€ 1.850.000		€ 509.642	€ 107.025	€ 616.667	€ 616.667		€ 107.025
B5	Vraagbeïnvloedingspakket en pilots (Algera)	2020-2022	€ 1.000.000	€ 333.333			€ 333.333	€ 333.333		€ -
B8	Aanpassen bussen R-net kwaliteit	2021-2023	€ 1.276.000		€ 351.515	€ 73.818	€ 425.333	€ 425.333		€ 73.818
B9	Herinrichting Capelseplein	2020-2022	€ 1.403.222		€ 386.563	€ 81.178	€ 467.741	€ 467.741		€ 81.178
B11	Bus Zuidplein-EMC via Maastunnel (oeververbinding)	2020-2022	€ 2.500.000		€ 688.705	€ 144.628	€ 1.666.667	€ -	€ 144.628	€ -
B12	Snelfietsroute Algerabrug (Krimpen)	2021-2023	€ 1.500.000		€ 413.223	€ 86.777	€ 500.000	€ 500.000		€ 86.777
B13	Snelfietsroute Algerabrug (Rotterdam)	2021-2023	€ 663.000		€ 182.645	€ 38.355	€ 221.000	€ 221.000		€ 38.355
	Taakstelling Algera		€ -395.043		€ -261.218	€ -54.856	€ -249.407	€ -249.407		€ 364.990
	Subtotaal Oeververbinding (inclusief Algeracorridor)		***€ 24.500.000***	***€ 333.333***	***€ 6.473.829***	***€ 1.359.504***	***€ 8.166.667***	***€ 8.166.667***	***€ 592.551***	***€ 766.953***
C	**Westland**									
C1	Metropolitane fietspaden *(bijdrage Rijk was fietsb*	2020-2022	€ 4.300.000		€ 1.534.711	€ 322.289	€ 775.289	€ 1.000.000	€ 990.000	
C2	Beter, vaker en sneller OV	2020-2022	€ 1.600.000		€ 330.579	€ 69.421	€ 800.000		€ 400.000	€ 69.421
C4	Werkgeversaanpak (btw niet compensabel via BC	2020-2022	€ 500.000	€ 100.000			€ 150.000		€ 250.000	
C7	Doorstromingsmaatregelen A20	2021-2023	€ 1.500.000		€ 309.917	€ 65.083	€ 375.000		€ 750.000	€ 65.083
C8	Werkgeversaanpak Leehove (btw niet compensab	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***

	Maatregel KTA MoVe	Uitvoerings termijn	Investering (ex btw)	IenW incl btw	IenW excl btw	IenW storting BCF	MRDH	PZH	derden	Onder te brengen kosten
D	**Voorne-Putten**									
D1	Mobiliteitsplatform haven *(Hbr)*	2020-2022	€ 800.000					€ 600.000	€ 200.000	
D2	Logistiek platform *(Hbr)*	2021-2023	€ 600.000		€ 165.289	€ 34.711		€ 280.000	€ 120.000	€ 34.711
D3	Mobiliteitsmanagement *(gemeenten)*	2020-2022	€ 767.809		€ 412.810	€ 86.690	€ 100.000		€ 230.000	€ 25.000
D4	Ketenmobiliteit *(MRDH)*	2020-2022	€ 600.000				€ 600.000			
D5	Verbeteren doorstroming wegverkeer bruggen (RI	2020-2022	€ 225.000	€ 225.000						
D6	Doorontwikkeling brugvoorspeller *(RWS, incl btw)*	2020-2022	€ 250.000	€ 250.000						
D7	Plant-stops haven *(Hbr)*	2020-2022	€ 150.000						€ 150.000	
D8	Incidentmanagement Spijkenisserbrug *(RWS, incl*	2020-2022	€ 200.000	€ 200.000						
D11	Storingsregime Hartelbrug en Harmsenbrug *(RWS*	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***
E	**Zoetermeer**									
E3	Entreegebied station Zoetermeer	2021-2023	€ 10.450.000		€ 3.305.785	€ 694.215	€ 2.000.000		€ 5.144.215	
	Subtotaal Werkplaats MOVV		***€ 10.450.000***	***€ -***	***€ 3.305.785***	***€ 694.215***	***€ 2.000.000***	***€ -***	***€ 5.144.215***	***€ -***
F	**Werkplaats MOVV**									
F3	Samenloopdeel Randstadrail	2020-2022	€ 7.500.000		€ 2.062.706	€ 433.168	€ 5.437.294			
F4	Lightrailkwaliteit lijn 3 & 4	2020-2022	€ 500.000		€ 206.271	€ 43.317	€ 293.729			
	Subtotaal Werkplaats MOVV		***€ 8.000.000***	***€ -***	***€ 2.268.977***	***€ 476.485***	***€ 5.731.023***	***€ -***	***€ -***	***€ -***
G	**Aanpakken**									
G1	Werkgeversaanpak Haaglanden (2 jaar proces, 1	2020	€ 1.087.500	€ 362.500			€ 362.500	€ 362.500		
	Werkgeversaanpak Haaglanden (2 jaar proces, 1	2021	€ 1.450.000	€ 483.333			€ 483.333	€ 483.333		
G2	Werkgeversaanpak VO (2 jaar proces, 1 jaar proje	2020	€ 1.609.500	€ 500.000			€ 500.000	€ 500.000	€ 109.500	
	Werkgeversaanpak VO (2 jaar proces, 1 jaar proje	2021	€ 2.000.000	€ 666.667			€ 666.667	€ 666.667	€ -	
G3	Regionale Logistiek	2020-2022	€ 250.000		€ 68.871	€ 14.463	€ 90.565	€ 90.565		
G4	Reefer hub	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*	*€ 3.734*	*€ 3.143*
	Totaal KTA MoVe 2020 -2023		**€ 61.325.000**	**€ 3.140.000**	**€ 14.960.000**	**€ 3.150.000**	**€ 20.940.000**	**€ 12.290.000**	**€ 9.040.000**	**€ 980.000**
	Studiekosten MIRT-verkenning Oeververbinding						€ 1.757.835			
	Resterend budgert MRDH voor KTA						€ 7.302.165			
							€ 30.000.000			

Bijlage D Automated Vehicles Last Mile (AVLM)

			Totaalinvestering van alle partijen			Prognose kasritme subsidie MRDH			
Aanvrager		**Projecten**	**Investering excl. BTW**	**Gemeenten en derden, minimale bijdrage**	**MRDH, maximale bijdrage**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Haagse Shuttle bv / gemeente Den Haag	AVLM-3	HagaZiekenhuis shuttle	€ 1.312.000	€ 656.000	€ 656.000	€ 656.000			
Den Haag	AVLM-3	Infrastructuur Haga-shuttle	€ 92.000	€ 46.000	€ 46.000	€ 46.000			
		Resterend voor 2021-2022	***€ 36.506.867***	***€ 23.091.700***	***€ 13.415.167***		***€ -***	***€ 7.000.000***	***€ 6.415.167***
Gemeente Zoetermeer	*AVLM-2*	*Dutch Innovation Park shuttle – Zoetermeer*							
ADaaS	*AVLM-7*	*Rotterdam-The Hague Airport – Rotterdam*							
gemeente Rotterdam	*AVLM-9*	*Rijnhaven - ss Rotterdam*							
Gemeenten Schiedam & Vlaardingen	*AVLM-4*	*LOAV shuttle*							
Gemeente Capelle a/d IJssel	*AVLM-6*	*Parkshuttle 3.0 Rivium, extra shuttles op bestaande baan*							
Gemeente Leidschendam-Voorburg	*AVLM-5.2*	*Mall of the Netherlands shuttle*							
Gemeente Den Haag	*AVLM-1*	*Binckhorst shuttle – Den Haag*							
Gemeente Delft / TU Delft?	*AVLM-8*	*TU Delft Technopolis & RADD shuttle – Delft*							
		Totaal realisatie testlocaties	**€ 37.910.867**	**€ 23.793.700**	**€ 14.117.167**	**€ 702.000**	**€ -**	**€ 7.000.000**	**€ 6.415.167**
MRDH	AVLM-21	Gezamenlijk onderzoek (incl. themabijeenkomsten)	€ 214.280	€ 107.140	€ 107.140		€ -	€ 40.000	€ 67.140
Gemeente Zoetermeer	AVLM-2	Dutch Innovation Park shuttle – Zoetermeer	€ 44.000	€ 22.000	€ 22.000	€ 22.000			
ADaaS	AVLM-7	Rotterdam-The Hague Airport – Rotterdam	€ 30.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000			
gemeente Rotterdam	AVLM-9	Rijnhaven - ss Rotterdam	€ 30.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000			
Gemeenten Schiedam & Vlaardingen (robotTuner)	AVLM-4	LOAV shuttle	€ 27.720	€ 13.720	€ 14.000		€ 14.000		
Gemeente Capelle a/d IJssel	AVLM-6	Parkshuttle 3.0 Rivium, extra shuttles op bestaande baan	€ 47.000	€ 23.500	€ 23.500	€ 16.500	€ 7.000		
Gemeente Leidschendam-Voorburg	AVLM-5.2	Mall of the Netherlands shuttle	€ 15.000	€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500			
gemeente Rotterdam		Juridisch advies	€ 14.630	€ 7.315	€ 7.315		€ 7.315		
Rebel			€ 51.250	€ -	€ 51.250		€ 46.750	€ 4.500	
Future Mobility Netwerk			€ 209.025	€ -	€ 209.025	€ 137.025	€ 22.000	€ 50.000	
MAP traffic management			€ 64.565		€ 64.565		€ 39.565	€ 25.000	
Spring holding			€ 141.538		€ 141.538		€ 116.538	€ 25.000	
MRDH	AVLM-22	Programmaorganisatie e.d.	€ 105.000		€ 105.000			€ 60.000	€ 45.000
MRDH	AVLM-23	Communicatie en marketing	€ 100.000		€ 100.000			€ 60.000	€ 40.000
		Totaal procesbudget	**€ 1.094.008**	**€ 211.175**	**€ 882.833**	**€ 213.025**	**€ 253.168**	**€ 264.500**	**€ 152.140**
		Totaal programma	**€ 39.004.875**	**€ 24.004.875**	**€ 15.000.000**	**€ 915.025**	**€ 253.168**	**€ 7.264.500**	**€ 6.567.307**

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

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

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

Bijlage E R-net

Buslijn	Traject	Onderdeel	Investering	2018	2019	2020	2021	2022 en 2023
403 en 404	Spijkenisse-Hellevoetsluis en Spijkenisse-Brielle	Haltevoorzieningen *	€ 1.401.000	€ 200.500	€ 428.500	€ 645.000	€ 127.000	
		Fietsvoorzieningen **	€ 920.000			€ 659.500	€ 260.500	
		Aanpassingen kruisingen	€ 10.000				€ 10.000	
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000				€ 50.000	
456	Den Haag Leijenburg-Naaldwijk-Schiedam	Haltevoorzieningen *	€ 882.000		€ 270.000		€ 459.000	€ 153.000
		Fietsvoorzieningen **	€ 1.200.000				€ 600.000	€ 600.000
		Aanpassingen kruisingen	€ 20.000				€ 20.000	
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000				€ 50.000	
455	Zoetermeer Centrum West - Pijnacker station - Delft Centraal station	Haltevoorzieningen *	€ 1.215.000		€ 314.000		€ 651.000	€ 250.000
		Fietsvoorzieningen **	€ 480.000				€ 240.000	€ 240.000
		Aanpassingen kruisingen	€ 10.000				€ 10.000	
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000				€ 50.000	
170 en 173	Station Rodenrijs - stations Zoetermeer - Zoetermeer Centrum West, Rodenrijs - Bergschenhoek - Bleiswijk - Zoetermeer Centrum West	Haltevoorzieningen *	€ 1.479.500	€ 33.000	€ 293.000		€ 415.000	€ 738.500
		Fietsvoorzieningen **	€ 680.000				€ 340.000	€ 340.000
		Aanpassingen kruisingen	€ 10.000				€ 10.000	
		Doorstromingsmaatregelen	€ 50.000				€ 50.000	
	Totaal		**€ 8.507.500**	**€ 233.500**	**€ 1.305.500**	**€ 1.304.500**	**€ 3.342.500**	**€ 2.321.500**
	* Verrekeningen met reclameinkomsten nog niet meegenomen		PM					
	** Fietsvoorzieningen 50% voor de wegbeheerder		€ 1.640.000			€ 329.750	€ 720.250	€ 590.000
	Bijdrage Rijk (KTA 2019)		€ 267.600		€ 267.600			
	Benodigde financiering vanuit R-net		**€ 6.599.900**	€ 233.500	€ 1.037.900	€ 974.750	€ 2.622.250	€ 1.731.500

Bijlage F ITS-projecten

Project	Investering	Max subsidie	2021	2022	2023
Begeleidingskosten uitrol ITS (via Bereik!)	€ 510.000	€ 478.000	€ 170.000	€ 170.000	€ 138.000
iVRI's Den Haag 2021	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000		
iVRI's Delft	€ 105.000	€ 105.000	€ 105.000		
iVRI's Capelle aan den Ijssel Rivium Parkshuttle	€ 32.600	€ 16.500	€ 16.500		
iVRI's Westland	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000		
iVRI's Rijswijk	€ 62.500	€ 62.500	€ 62.500		
iVRI's Nissewaard	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000		
RDI rotonde N206/Stompwijk *(27,5% subsidie, KTA 2019)*	€ 250.000	€ 69.000	€ 69.000		
Totaal	**€ 1.110.100**	**€ 881.000**	**€ 573.000**	**€ 170.000**	**€ 138.000**

Bijlage G Prioritaire Metropolitane Fietspaden

Routenaam	Penvoerder	Lengte in km	Normbedrag (op basis € 1,5 mln/km)	SSK-raming bij SO	Wegbeheerders (30%)	MRDH e.a. (70%)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, ex Vlaardingen	Schiedam	20		€ 24.600.000	€ 7.380.000	€ 17.220.000	€ 307.000	€ 5.823.000	€ 4.000.000	€ 4.500.000	€ 2.590.000				
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, deel Vlaardingen 90%	Schiedam	9		€ 4.300.000	€ 430.000	€ 3.870.000			€ 2.000.000	€ 1.500.000	€ 370.000				
Zoetermeer - Rotterdam	Lansingerland	17	€ 21.000.000	nnb	€ 6.300.000	€ 14.700.000		€ 2.500.000	€ 3.700.000	€ 3.700.000	€ 3.700.000	€ 1.100.000			
Den Haag - Pijnacker	MRDH	14	€ 28.370.000	nnb	€ 8.511.000	€ 19.859.000	€ -	€ 3.400.000	€ 5.000.000	€ 5.000.000	€ 5.000.000	€ 1.459.000			
Delft - Rotterdam Alexander	Lansingerland	20	€ 30.000.000	nnb	€ 9.000.000	€ 21.000.000	€ -	€ 3.500.000	€ 5.300.000	€ 5.300.000	€ 5.300.000	€ 1.600.000			
Voorne-Putten	Nissewaard	15	€ 22.500.000	nnb	€ 6.750.000	€ 15.750.000	€ -		€ 4.000.000	€ 4.000.000	€ 5.000.000	€ 2.750.000			
Totaal 1e tranch		**95**	**€ 101.870.000**	**€ 28.900.000**	**€ 38.371.000**	**€ 92.399.000**	**€ 307.000**	**€ 15.223.000**	**€ 24.000.000**	**€ 24.000.000**	**€ 21.960.000**	**€ 6.909.000**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
Routes 2e tranch		55	€ 82.500.000		€ 24.750.000	€ 57.750.000					€ 7.000.000	€ 16.500.000	€ 20.000.000	€ 14.250.000	
Routes 3e tranch		102	€ 153.000.000		€ 45.900.000	€ 107.100.000							€ 5.000.000	€ 10.500.000	€ 91.600.000
totaal fase 2 en 3		**157**	**€ 235.500.000**	**€ -**	**€ 70.650.000**	**€ 164.850.000**	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ 7.000.000**	**€ 16.500.000**	**€ 25.000.000**	**€ 24.750.000**	**€ 91.600.000**

Dekking

Routenaam					Wegbeheerders (30%)	MRDH e.a. (70%)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, begroting 2021					€ 7.810.000	€ 20.346.000	€ 307.000	€ 5.823.000	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 2.960.000				
Greenport Westland (Naaldwijk) - Rotterdam, aanvullend						€ 754.000									
Voorstel BCVa 16 december 2020						€ 2.939.500									
Nog te voteren 1e tranch					*€ 30.561.000*	*€ 68.359.500*	*€ -*	*€ 9.400.000*	*€ 18.000.000*	*€ 18.000.000*	*€ 19.000.000*	*€ 6.909.000*			
Nog te voteren 2e tranch					*€ 24.750.000*	*€ 57.750.000*	*€ -*	*€ -*	*€ -*	*€ -*	*€ 7.000.000*	*€ 16.500.000*	*€ 20.000.000*	*€ 14.250.000*	*€ -*
Nog te voteren 3e tranch					*€ 45.900.000*	*€ 107.100.000*	*€ -*	*€ -*	*€ -*	*€ -*	*€ -*	*€ -*	*€ 5.000.000*	*€ 10.500.000*	*€ 91.600.000*
totaal					**€ 109.021.000**	**€ 257.249.000**	**€ 307.000**	**€ 15.223.000**	**€ 24.000.000**	**€ 24.000.000**	**€ 28.960.000**	**€ 23.409.000**	**€ 25.000.000**	**€ 24.750.000**	**€ 91.600.000**

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

Bijlage H InnOVatie

Projecten	2019	2020	2021	2022	2023	2024
OV Challenge	€ 129.770					
Diverse onderzoeken en projecten		€ 132.345				
Totale projectkosten	**€ 129.770**	**€ 132.345**	**€ -**	**€ -**	**€ -**	

Dekking	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Onderbesteding KTA 2019, gedeelte OV		€ 400.000	€ -	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000
Onderzoeksbudget OV	€ 100.000					
Bijdrage RET	€ 50.000	€ 200.000	€ -	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
Bijdrage HTM	€ 50.000	€ 200.000	€ -	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
Totale dekking	**€ 200.000**	**€ 800.000**	**€ -**	**€ 800.000**	**€ 800.000**	**€ 800.000**
Beschikbaar saldo per einde jaar	**€ 70.230**	**€ 737.885**	**€ 737.885**	**€ 1.537.885**	**€ 2.337.885**	**€ 3.137.885**

Bijlage I Ketenmobiliteit OV knooppunten

Gemeente	Knooppunt	UAB-status	
Albrandswaard	Metro Rhoon	opstappunt	P+R
Albrandswaard	Metro Poortugaal	opstappunt	P+R
Barendrecht	Station Barendrecht	lokaal	
Brielle	Brielle Centrum	opstappunt	toevoeging
Capelle aan den IJssel	Capelsebrug	bovenlokaal	
Capelle aan den IJssel	Slotlaan	opstappunt	P+R
Capelle aan den IJssel	Capelle Centrum	lokaal	toevoeging
Capelle aan den IJssel	De Terp	lokaal	
Capelle aan den IJssel	Capelle Schollevaar	lokaal	
Delft	Station Delft	metropolitaan	
Delft	Delft Campus	lokaal	
Den Haag	Den Haag Centraal	internationaal	
Den Haag	Hollands Spoor	metropolitaan	
Den Haag	Laan van NOI	metropolitaan	
Den Haag	Mariahoeve	lokaal	
Den Haag	Moerwijk	lokaal	
Den Haag	Ypenburg	lokaal	
Den Haag	Leyenburg	bovenlokaal	
Den Haag	Uithof	opstappunt	P+R
Den Haag	Leidschenveen	lokaal	
Den Haag	Forepark	lokaal	
Hellevoetsluis	Busstation	bovenlokaal	
Krimpen aan den IJssel	Stormpolder	opstappunt	P+R
Krimpen aan den IJssel	Busstation Krimpen	lokaal	
Lansingerland	Rodenrijs	bovenlokaal	
Lansingerland	Westpolder	opstappunt	P+R
Lansingerland	Veiling Bleiswijk	opstappunt	toevoeging
Lansingerland	Lansingerland-Zoetermeer	bovenlokaal	

Gemeente	Knooppunt	UAB-status	
Leidschendam-Voorburg	Voorburg	lokaal	
Leidschendam-Voorburg	Leidschendam-Voorburg	lokaal	
Leidschendam-Voorburg	Voorburg-'t Loo	lokaal	
Leidschendam-Voorburg	Mariahoeve	lokaal	
Maassluis	Maassluis	lokaal	
Maassluis	Maassluis West	lokaal	
Maassluis	Steendijkpolder	opstappunt	nieuwe halte, P+R
Midden-Delfland	Maasland viaduct	opstappunt	
Nissewaard	Spijkenisse Centrum	bovenlokaal	
Nissewaard	Heemraadweg	opstappunt	P+R
Nissewaard	De Akkers	opstappunt	P+R
Pijnacker-Nootdorp	Pijnacker Centrum	lokaal	
Pijnacker-Nootdorp	Pijnacker Zuid	lokaal	
Pijnacker-Nootdorp	Nootdorp	opstappunt	P+R
Ridderkerk	Centrumhalte	lokaal	nieuwe halte
Ridderkerk	Slikkerveer	opstappunt	P+R
Rijswijk	Station Rijswijk	lokaal	
Rotterdam	Rotterdam Centraal	internationaal	
Rotterdam	Alexander	metropolitaan	
Rotterdam	Blaak	metropolitaan	
Rotterdam	Lombardijen	lokaal	
Rotterdam	Noord	lokaal	
Rotterdam	Beurs	bovenlokaal	
Rotterdam	Eendrachtsplein	lokaal	
Rotterdam	Hoogvliet	opstappunt	P+R
Rotterdam	Kralingse Zoom	bovenlokaal	
Rotterdam	Meijersplein	bovenlokaal	
Rotterdam	Melanchthonweg	lokaal	

Gemeente	Knooppunt	UAB-status	
Rotterdam	Nesselande	opstappunt	P+R
Rotterdam	Pernis	opstappunt	P+R
Rotterdam	Schenkel	opstappunt	P+R
Rotterdam	Slinge	bovenlokaal	
Rotterdam	Tussenwater	opstappunt	P+R
Rotterdam	Zalmplaat	opstappunt	
Rotterdam	Zuidplein	metropolitaan	
Rotterdam	Beverwaard	opstappunt	P+R
Rotterdam	Noorderhelling	opstappunt	P+R
Rotterdam	Hoek van Holland	lokaal	
Rotterdam	Hoek van Holland Strand	lokaal	
Schiedam	Schiedam centrum	metropolitaan	
Schiedam	Nieuwland	lokaal	
Schiedam	Vijfsluizen	lokaal	
Vlaardingen	Vlaardingen Oost	lokaal	
Vlaardingen	Vlaardingen centrum	lokaal	
Vlaardingen	Vlaardingen West	lokaal	
Wassenaar	Van Oldebarneveltweg	opstappunt	toevoeging
Westland	Naaldwijk busstation	bovenlokaal	
Westvoorne	Rockanje Dorsplein	opstappunt	toevoeging
Zoetermeer	station Zoetermeer	metropolitaan	
Zoetermeer	Zoetermeer Oost	lokaal	
Zoetermeer	Voorweg	lokaal	
Zoetermeer	Centrum-West	bovenlokaal	
Zoetermeer	Driemanspolder	lokaal	
Zoetermeer	Willem Dreeslaan	opstappunt	toevoeging
Zoetermeer	Oosterheem	opstappunt	toevoeging
Zoetermeer	Javalaan	opstappunt	toevoeging

Bijlage J Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, beleidsuitwerking

In juli 2016 is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vastgesteld. De projecten en programma's in de verkenningsfase tot en met realisatie zijn in het IPVa beschreven. Daarnaast zijn er onderwerpen die als beleid worden uitgewerkt: geen investeringen maar wel van belang voor de te behalen doelen van de UAB. De volgende onderwerpen worden in 2021 en opvolgende jaren nader uitgewerkt:

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

Bijlage K Afkortingenlijst

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