METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwerpbegroting 2024
en meerjarenbegroting 2025-2027

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Met elkaar, voor elkaar

Inhoud

Inleiding 4

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH 7

Hoofdstuk 2 Begrotingsprogramma's 13

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 Opdracht 1 - Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 14

2.1.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 16

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 20

2.1.1.4 Opdracht 6 - Herstellen van het OV-systeem 23

2.1.2 Wat gaat het kosten? 25

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 28

2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 29

2.1.1.1 Opdracht 1 - Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 29

2.1.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 30

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 31

2.2.2 Wat gaat het kosten? 33

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 35

2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 35

2.3.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren 35

2.3.1.2 Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties 37

2.3.2 Wat gaat het kosten? 39

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting 41

3.1 Algemene dekkingsmiddelen 41

3.2 Overhead 41

3.3 Vennootschapsbelasting 43

Hoofdstuk 4 Paragrafen 44

4.1 Financiering 44

4.2 Verbonden partijen 47

4.3 Weerstandsvermogen en risico's 51

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen 55

4.5 Bedrijfsvoering 57

4.6 Subsidies 60

Hoofdstuk 5 Financiële begroting 62

5.1 Overzicht baten en lasten 62

5.2 Overzicht incidentele baten en lasten 63

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting 65
Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2022-2027 68
Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente 70
Hoofdstuk 8 Besluit 71
Bijlage 1 Indicatoren 72
Bijlage 2 Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU 73
Bijlage 3 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2024 74

Inleiding

Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid voor de mensen die hier wonen, werken en recreëren. Dat is waar de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voor staat. De koers die hierbij wordt gekozen leggen 21 gemeenten vast in een Strategische Agenda. Voor de bestuursperiode 2023 - 2026 is dat de *Strategische Agenda MRDH 2023 – 2026: Met elkaar, voor elkaar*.

Op 26 mei 2023 neemt het algemeen bestuur na een zienswijze van de 21 gemeenten een besluit over deze nieuwe strategische agenda[1]. De voorliggende begroting voor het jaar 2024 geeft op basis van deze Strategische Agenda op hoofdlijnen concreet aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost.
Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit geeft, als bijlage bij de begroting, een overzicht van lopende infrastructurele projecten, verkenningen en planstudies.

Samenwerking in de metropoolregio
21 gemeenten samen vormen het bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De Metropoolregio is georganiseerd als verlengd lokaal bestuur. In het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur hebben burgemeesters van de 21 gemeenten zitting. In de twee bestuurscommissies voor verkeer en vervoer en voor economisch vestigingsklimaat zijn de vakwethouders van de 21 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 21 gemeenten zitting; zij adviseren de bestuurders gevraagd en ongevraagd over toekomstig beleid en effecten van bestaand beleid.

De samenwerking in de metropoolregio wordt ondersteund door een werkorganisatie die samen met ambtenaren van de 21 gemeenten aan de verwezenlijking van de resultaten uit de Strategische Agenda werkt. De 21 gemeenten zetten hun kennis en hun bestuurlijke kracht gezamenlijk in voor de metropoolregio. 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), waarin bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen samen optrekken 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 concreet mogelijk aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost.

[1] Als het algemeen bestuur naar aanleiding van de zienswijzen op de Strategische Agenda besluit om wijzigingen aan te brengen in opdrachten en resultaten van de Strategische Agenda, dan zullen deze wijzigingen ook worden verwerkt in de begroting.

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[2] (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, bedrijfsvoering en subsidies.

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 2022-2027.

Hoofdstuk 7 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

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

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

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

De Strategische Agenda 2023-2026 *Met elkaar, voor elkaar* bevat zes opdrachten voor het versterken van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Deze ambities vormen dan ook het kader van deze begroting en worden in samenhang met elkaar gepresenteerd. Versterking van de economie is alleen mogelijk als ook de bereikbaarheid verbetert en het verbeteren van de bereikbaarheid dient een maatschappelijk en economisch doel, namelijk het verbinden van wonen, werken en recreëren in het belang van de mensen die in de regio leven. De Strategische Agenda benoemt de volgende zes opdrachten:

Opdracht 1 - *Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren*
De activiteiten om de toenemende verstedelijking te faciliteren leveren een bijdrage aan brede welvaart. Brede welvaart gaat niet alleen om de kansen voor onze huidige inwoners, maar ook om de kansen voor onze toekomstige inwoners. Door de groeiopgave zowel multimodaal als gebiedsgericht te benaderen, verbeteren we de kansen voor onze inwoners.

Opdracht 2 - *Toekomstbestendige economie stimuleren*
Het aanpakken van de mismatch tussen onderwijs en arbeidsmarkt en het verhogen van de productiviteit en bedrijvigheid zorgt voor de groei van welvaart en welzijn. Door een groei van het aantal arbeidsplaatsen en deze arbeidsplaatsen in te vullen met geschikt personeel groeit de arbeidsparticipatie. De extra arbeidsplaatsen en productiviteit dragen bij aan de ambitie van extra groei van welvaart en welzijn.

Opdracht 3 - *Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren*
Collectieve vormen van mobiliteit zorgen voor een prettige, duurzame leefomgeving waarin inwoners van de metropoolregio werk, opleidingen, voorzieningen en ook vrienden en familie makkelijk kunnen bereiken. Daarbij stimuleren we dat inwoners lopen, fietsen en gebruik maken van het OV zodat bestaande infrastructuur beter wordt benut en emissies worden verminderd. Dat leidt er ook toe dat in sommige gebieden de auto minder wordt gebruikt.

Opdracht 4 - *Vernieuwen van werklocaties*
Onze inspanningen voor een samenhangend ruimtelijke-economisch beleid zorgen voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat wat bijdraagt aan brede welvaart. De aandacht voor duurzame kantorenlocaties in multimodaal bereikbare gebieden draagt bij aan een aantrekkelijke leefomgeving. Banen bevinden zich nabij huidige en toekomstige inwoners. Door daarnaast winkelgebieden te vitaliseren, door het blijven aanbieden van een divers winkelaanbod, blijven voorzieningen bereikbaar op korte afstand van woningen.

Opdracht 5 - *Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk*
Door de kwaliteit van het huidige netwerk op orde te houden en te verbeteren waar dat nodig is, kunnen meer inwoners op een eenvoudige, prettige manier werk, opleiding, sociale contacten en voorzieningen bereiken. We dragen bij aan het veilig reizen en de gezondheid van onze inwoners. We verlichten de druk op het wegennet zodat er voldoende ruimte ontstaat om het autoverkeer te faciliteren daar waar alternatief vervoer geen oplossing biedt.

Opdracht 6 - *Herstellen van het OV-systeem*
Ons OV-systeem moet in 2025 weer financieel gezond zijn. De prognoses van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in opdracht van het ministerie van I&W geven aan dat de verwachting is dat in de loop van 2024 de reizigersaantallen en inkomsten weer op het niveau van 2019 zitten.

In de Strategische Agenda zijn voor deze zes opdrachten beoogde resultaten geformuleerd. In deze begroting zijn drie begrotingsprogramma's opgenomen waarin de opdrachten en bijbehorende resultaten uit de Strategische Agenda zijn uitgewerkt door het beantwoorden van drie vragen: *Wat willen we bereiken? (resultaten), Wat gaan we daarvoor doen? (activiteiten)* en *Wat mag dat kosten?*. Dat zijn de begrotingsprogramma'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.

Begrotingsprogramma's
In onderstaand schema is opgenomen in welke begrotingsprogramma's de opdrachten uit de Strategische Agenda worden uitgewerkt:

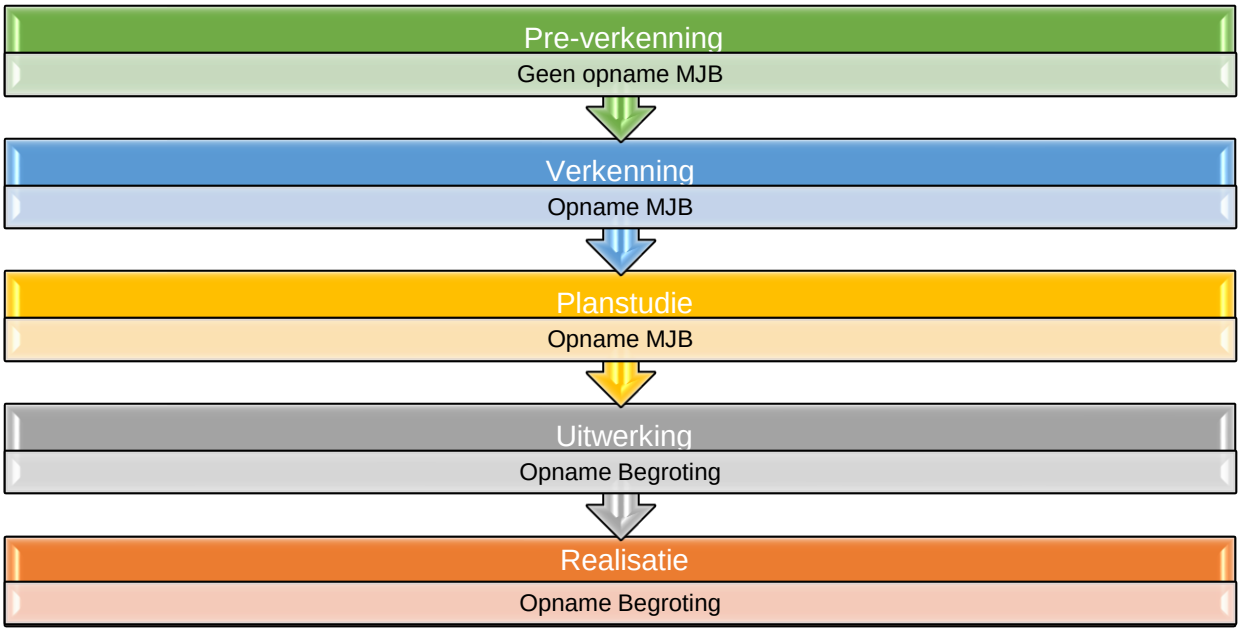
	Programma's MRDH begroting 2024		
Opdrachten Strategische Agenda MRDH 2023-2026	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Economisch vestigingsklimaat
Opdracht 1 - *Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren*	V	V	
Opdracht 2 - *Toekomstbestendige economie stimuleren*			V
Opdracht 3 - *Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren*	V	V	
Opdracht 4 - *Vernieuwen van werklocaties*			V
Opdracht 5 - *Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk*	V	V	
Opdracht 6 - *Herstellen van het OV-systeem*	V		

Verbeteren Bereikbaarheid
De opgaven van de programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer in hoofdstuk 2 worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Jaarlijks wordt ruim € 550 miljoen aan BDU-middelen ontvangen.

Exploitatie OV
Ongeveer € 425 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.

Investeringen
Voor investeringen op het gebied van verkeer en openbaar vervoer is jaarlijks ongeveer 20%, oftewel € 100 - € 125 miljoen beschikbaar. De MRDH zet in op het zo efficiënt en effectief mogelijk benutten van de beschikbare investeringsmiddelen. Concreet betekent dit dat we keuzes moeten maken en/of prioriteiten moeten stellen, terwijl we daarnaast naar nieuwe en/of alternatieve financieringsvormen moeten zoeken. In het realiseren van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Via subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten wordt de investeringsruimte beschikbaar gesteld. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden. Voor Kleine projecten (< € 10 miljoen subsidiabele kosten) wordt in 2024 net als eerdere jaren een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling

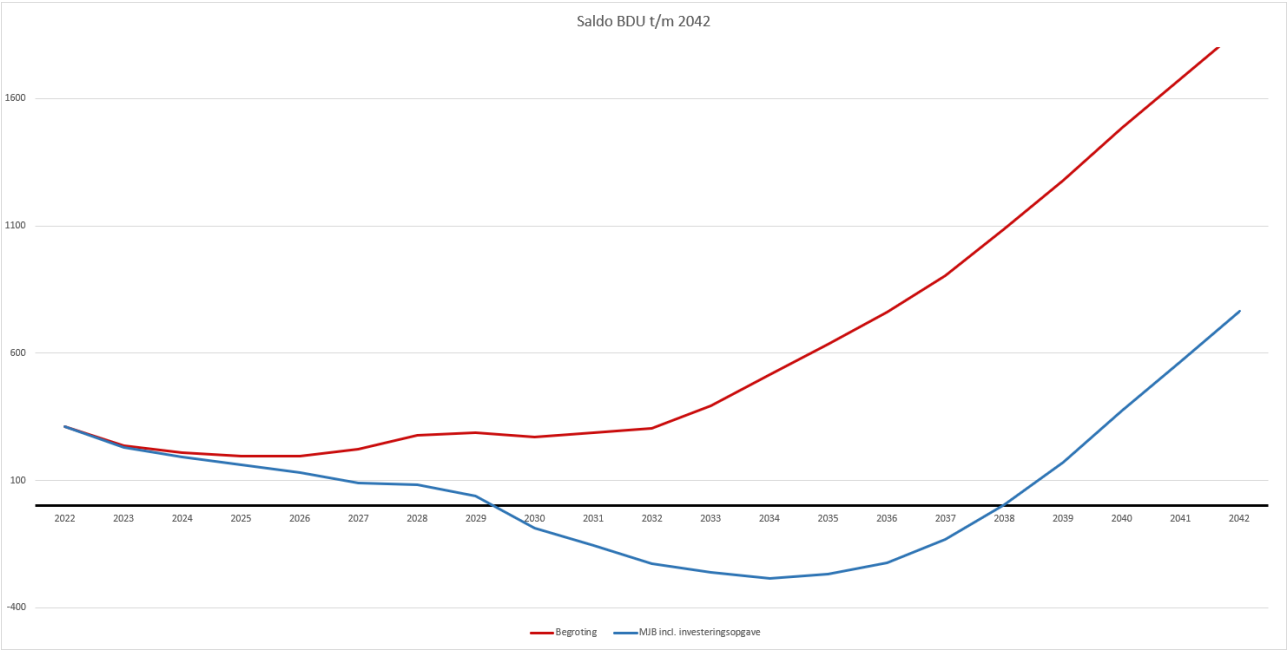
van dit programma werken we in samenspraak met de gemeenten in het voorjaar van 2023 uit, gericht op vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2023. Naast projecten die al in de begroting zijn opgenomen, lopen er ook diverse studies naar nieuwe projecten. Grote projecten (> €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 sommige gevallen is het van belang dat de financiële inzet van de MRDH eerder wordt vastgelegd in de begroting om zodoende te voldoen aan het budgetrecht van het algemeen bestuur. Dat geldt bijvoorbeeld voor MIRT projecten waarbij afspraken worden gemaakt tussen regio en Rijk. Ongeacht van de fase waarin een MIRT project zich bevindt, wordt zo nodig een reservering gemaakt in de begroting.

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.

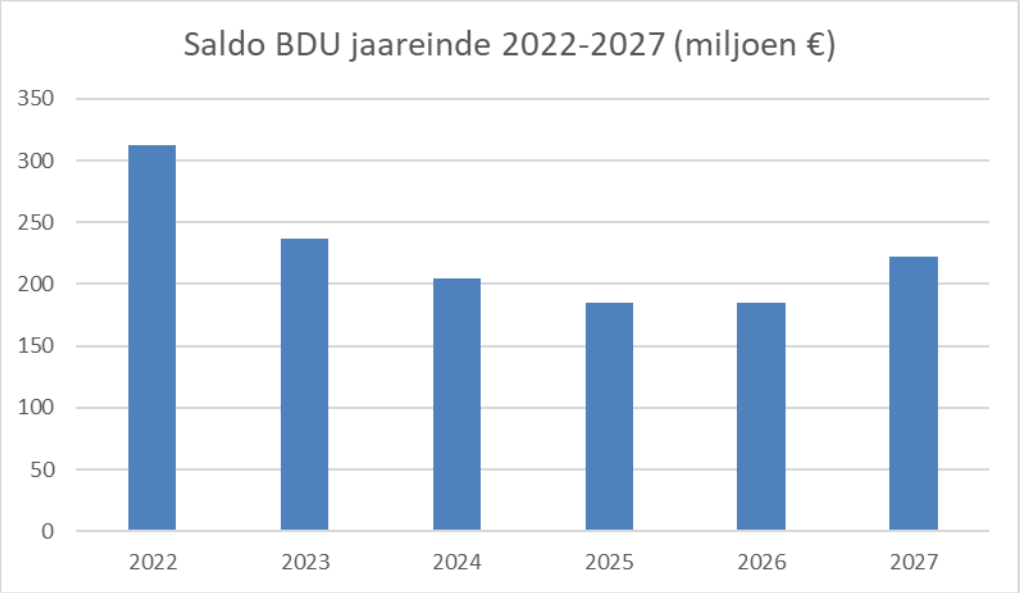
In bijlage 2 is een gedetailleerd overzicht opgenomen van de projecten en programma's uit het meerjarenbeeld. Rekening houdend met deze investeringsopgave en een gelijkblijvende structurele inzet voor de exploitatie van het openbaar vervoer, geeft het financiële meerjarenbeeld het volgende beeld van 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 te kunnen realiseren. In het licht van de grote opgaven voor onze regio wordt actief gesproken met het Rijk over structurele verhoging van de BDU.

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

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag hanteert 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 meerjarenbegroting van de BDU-middelen voldoet aan de wettelijke kaders, voor het begrotingsjaar 2024 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 2024 bedraagt de inwonerbijdrage € 2,97 per inwoner (Kadernota MRDH begroting 2024). Dit geld wordt primair besteed als bijdrage en cofinanciering aan gemeentelijke projecten. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat de bevoegdheid om (binnen de begroting) financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten met regionale uitstraling die bijdragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Daarnaast wordt de regionale ambtelijke inzet hieruit bekostigd.

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

De begroting 2024 kent een omvang (lasten) van € 635 miljoen. Ter vergelijking zijn actuele ramingen over 2022 (op basis van de voorlopige jaarrekening 2022) en 2023 (bestaande uit de vastgestelde begroting 2023 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2023 ter besluitvorming zullen worden voorgelegd) opgenomen. Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2024 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	504.403.625	516.043.517	476.751.699	474.304.274	474.322.731	478.634.553
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	57.094.963	162.967.902	145.006.716	154.074.057	140.040.809	98.475.234
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.015.763	5.392.010	5.746.932	5.706.932	5.706.932	5.706.932
Overhead	6.699.777	7.173.992	7.704.144	7.704.144	7.704.144	7.704.144
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**573.214.128**	**691.577.422**	**635.209.491**	**641.789.407**	**627.774.616**	**590.520.863**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	505.403.625	519.324.085	484.398.737	478.485.540	474.407.836	479.309.530
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	57.094.963	162.967.902	145.006.716	154.074.057	140.040.809	98.475.234
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.351.832	5.392.010	5.746.932	5.706.932	5.706.932	5.706.932
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.699.777	7.173.992	7.704.144	7.704.144	7.704.144	7.704.144
Totaal	**574.550.197**	**694.857.989**	**642.856.529**	**645.970.674**	**627.859.721**	**591.195.840**
Saldo van baten en lasten	1.336.068	3.280.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Onttrekking aan reserves	118.750	0		0	0	0
Toevoeging aan reserves*	-1.000.000	-3.280.568	-7.647.038	-4.181.266	-85.105	-674.977
Resultaat	**454.818**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

* Inclusief voorstel resultaatbestemming

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

Hoofdstuk 2 Begrotingsprogramma's

De opdrachten en resultaten uit de Strategische Agenda 2023-2026 worden uitgewerkt in begrotingsprogramma'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 zes opdrachten steeds antwoord gegeven op drie vragen: 1. Wat willen we bereiken? (resultaten), 2. Wat gaan we daarvoor doen? (activiteiten) en 3. Wat gaat het kosten?

Binnen de MRDH-begroting is het verbeteren van de bereikbaarheid vertaald in twee programma's: een programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1) 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 Exploitatie volgen infrastructurele opgaven die, voor zover de MRDH er financieel aan bijdraagt, onderdeel worden van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

In het programma Economisch Vestigingsklimaat (hoofdstuk 2.3) worden de opdrachten voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat uitgewerkt.

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

De begroting voor het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer is opgezet langs de opdrachten uit de Strategische Agenda voor het verbeteren van de bereikbaarheid. Het gaat voor dit programma om de volgende vier opdrachten:

Opdracht 1 - *Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren*
Opdracht 3 - *Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren*
Opdracht 5 - *Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk*
Opdracht 6 - *Herstellen van het OV-systeem*

Bij iedere opdracht zijn in de Strategische Agenda resultaten beschreven. Deze resultaten geven antwoord op de vraag wat we de komende jaren willen bereiken. De resultaten zijn gekoppeld aan één of meer activiteiten. Deze activiteiten geven aan wat we gaan doen om deze resultaten te bereiken.

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

2.1.1.1 Opdracht 1 - Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren

De metropoolregio groeit naar bijna drie miljoen inwoners in 2040. Die willen allemaal een baan en prettig van huis naar werk reizen of ergens recreëren. Daarom investeren de 21 samenwerkende gemeenten in de bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio op duurzame wijze te faciliteren. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van de nieuwe verstedelijkingslocaties, het verbinden van innovatieve kennis- en onderwijsknooppunten, de bereikbaarheid van werklocaties en het behouden van de leefbaarheid en open ruimte. Ook is het belangrijk dat de metropoolregio bereikbaar blijft met onze omliggende regio's en gemeenten. We zetten in op een goede bereikbaarheid van, naar en door de metropoolregio. Dat doen we vooral door nu plannen te maken voor de investeringen in het mobiliteitssysteem op de (middel)lange termijn en te adviseren over de bereikbaarheid bij verstedelijkingsplannen.

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)
In dit programma werken regionale partners (provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam en Den Haag en de MRDH) samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken aan de opgave om verstedelijking en mobiliteit in samenhang op te pakken. We bepalen samen met Rijk en regio welke investeringen op de (middel)lange termijn nodig zijn om de bereikbaarheid in de regio te garanderen en dragen daar financieel aan bij.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Planuitwerking met als resultaat een projectbeslissing voor de CID-Binckhorst en Oeververbindingen regio Rotterdam.
- Een betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Westland, Voorne-Putten en Haven Rotterdam.
- Uitwerking van HOV Leiden-Zoetermeer en doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam en Westland.
- Verkenning met als resultaat een voorkeursbeslissing voor de verkenning viersporigheid Leiden-Dordrecht en Knooppunten.
- Samen met partners uitvoering geven aan het in 2023 herijkte programma MoVe.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- CID Binckhorst: Planuitwerking voor de tramverbinding tussen Den Haag, Rijswijk en Voorburg, met oog voor inpassing, verkeersveiligheid, exploitatie en doorstroming.
- Oeververbindingen regio Rotterdam: Planuitwerking voor de nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, een nieuwe oeververbinding en het treinstation Stadionpark. *Algeracorridor*: planuitwerking voor de maatregelen op de Algeracorridor en het onderzoek op verkenningenniveau naar een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en optimalisaties aan de bestaande fietsroute.
- Onderzoek doen naar doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam.
- Bijdragen aan de verkenning naar Bus Rapid Transit tussen Leiden en Zoetermeer.

- Leiden-Dordrecht en Knooppunten: Bijdragen aan het uitvoeren van de verkenning viersporigheid Leiden-Dordrecht en Knooppunten. Uitwerking knooppunten is inclusief bestaande knopen Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI en nieuwe stations Rijswijk buiten, Rotterdam Van Nellefabriek en Rotterdam Stadionpark. Uitwerking viersporigheid is inclusief aandacht voor inpassing.
- Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: (Mede) uitvoeren studies/uitwerking van het maatregelpakket Voorne-Putten. Daarnaast samen met de andere partners uitvoeren van voortgangsmonitoring waarin uitvoering van de gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO-MIRT 2022) wordt gevolgd.
- Gebiedsuitwerking Westland: Op basis van geactualiseerde ruimtelijke en economische uitgangspunten met de andere partners invulling geven aan de nadere uitwerking van mobiliteitsmaatregelen voor de middellange en lange termijn (HOV, weg, fiets).

Regionale fietsagenda (middel)lange termijn
De regionale fietsagenda geeft aan wat er, op de (middel)lange termijn tot 2040, nodig is aan verbeteringen in het regionale fietsnetwerk. De focus ligt op de verbindingen en ontbrekende schakels in het regionale netwerk tussen steden en/of dorpen. De MRDH verleent subsidie aan wegbeheerders voor het verbeteren van regionale fietspaden en zet zich samen met de provincie Zuid-Holland in om aanvullende financiering van het Rijk aan te trekken voor deze opgave. De wegbeheerders voeren de verbeteringen van de fietspaden uit en zijn verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Realiseren van 800 km verbeterd regionaal fietspad.
- Realiseren van 90.000 extra fietsparkeerplaatsen (bij OV-knooppunten).

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Het vaststellen van de regionale fietsagenda en daaruit voorvloeiende uitvoeringsagenda met bijbehorende financieringsstrategie.
- Het mogelijk maken van het uitbreiden van het regionale fietsnetwerk door overzicht en inzicht te verschaffen en advies te geven aan wegbeheerders.
- Lobby voor medefinanciering van het regionale fietsnetwerk vanuit het Rijk.

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden
Doel is om met actieve en collectieve vormen van mobiliteit de bereikbaarheid en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving van onze regio te versterken. Onderzoeken voor welke recreatie- en natuurgebieden de bereikbaarheid verbetering is gewenst. We delen de kennis met de wegbeheerders en benutten de kansen om multimodaal de bereikbaarheid naar deze gebieden te verbeteren. De gemeenten, provincie Zuid-Holland of waterschappen (als wegbeheerders) voeren de verbeteringen aan de infrastructuur uit.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Onderzoek en aanpak voor de verbetering van bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Uitwerking geven aan de resultaten van het onderzoek dat in 2023 start naar de bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden.
- Verkennen van de haalbaarheid van het concept van Groene OV-haltes.
- Opstellen van een of meer kansenkaarten voor fiets.

Advisering en kennisuitwisseling over mobiliteit bij gebiedsontwikkeling- en economische locaties

Adviseren over het verbeteren van de bereikbaarheid bij en helpen met kennis over integrale gebiedsontwikkeling. Zo dragen we bij aan aantrekkelijke en leefbare stedelijke gebieden en zorgen we ervoor dat de investeringen in de bereikbaarheid van de regio optimaal renderen. We onderzoeken in het bijzonder of de bereikbaarheid van bepaalde economische locaties moet worden verbeterd. De MRDH is gevraagd en ongevraagd adviseur, kennismakelaar en stelt vanuit het lidmaatschap van de Verstedelijkingsalliantie deze kennis aan alle gemeenten ter beschikking. De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de ruimtelijke ontwikkeling. De MRDH onderzoekt de bereikbaarheid van economische locaties, brengt in beeld of verbeteringen noodzakelijk zijn en hoe die kunnen worden gerealiseerd.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Uitwerking voor de verbetering van de bereikbaarheid van aanvullende economische locaties in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- In samenwerking met Rotterdam, Den Haag, provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat werken we aan een Adaptieve Ontwikkelstrategie Wegen & Fiets gericht op de investeringsopgaven op langere termijn;
- Adviseren over bereikbaarheidsmaatregelen in het samenwerkingsverband Hoekse Lijn Partners gericht op duurzame ontsluiting van gebiedsontwikkeling en woningbouwlocaties langs de Hoekse lijn.
- Adviseren bij ruimtelijke tafels waar mobiliteit en verstedelijking onderwerp van gesprek is.

2.1.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

We zetten in op actieve en/of collectieve vormen van mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit), omdat deze vormen de bereikbaarheid helpen verbeteren, minder ruimte innemen dan individuele automobiliteit, toegankelijk en betaalbaar zijn, de gezondheid bevorderen en minder emissies uitstoten. Hiermee benutten we de bestaande infrastructuur beter, bieden we mensen meer kansen om maatschappelijk mee te doen, ondersteunen we de mobiliteitstransitie die in verschillende (stedelijke) gebieden van de regio is ingezet en dragen we bij aan de klimaatopgave. Daarbij verschilt de aanpak per gebiedstype, omdat de mogelijkheden en behoeften in het (hoog) stedelijke gebied anders zijn dan in het meer landelijke gebied. Naast fysieke ingrepen maakt mobiliteitsmanagement het mogelijk om lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit te stimuleren en spreiding van mobiliteit over de dag/week aan te moedigen. We stimuleren het toepassen van Mobility as a Service (MaaS), innovaties en nieuwe technologieën om de gewenste mobiliteitstransitie te bereiken. Efficiënt omgaan met de ruimte voor verkeer zorgt er in steden en dorpen voor dat er meer ruimte is voor het inrichten van een prettige leefomgeving

en dat is noodzakelijk gelet op de verwachte groei van inwoners in de aankomende jaren en andere opgaven in de openbare ruimte zoals meer groen, voorzieningen en klimaatadaptatie.

Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)
Het programma helpt om hoogwaardige, regionale fietsroutes te realiseren om het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer te stimuleren. We helpen de individuele gemeenten bij Metropolitane fietsroutes bij het opstellen van een voorkeurstracé, schetsontwerp en financiële raming voor de gehele route. De MRDH levert procesbegeleiding tot en met de samenwerkingsovereenkomst (incl. planstudie) en verleent subsidie aan wegbeheerders. Wegbeheerders leggen de fietsroutes aan en zorgen voor het beheer en onderhoud van de fietsroutes.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Circa 100 km Metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- invulling geven aan programmamanagement door het ondersteunen van de samenwerking tussen gemeenten en wegbeheerders tijdens de uitwerking en realisatiefase, het monitoren van de voortgang en het borgen van de kwaliteit.
- maken van maatwerkafspraken voor routes waarvan de samenwerkingsovereenkomst (SOK) in 2023 is getekend;
- ondersteunen van gemeenten en wegbeheerders bij ontwikkeling van bewegwijzeringsplan en uitvoer Fietsstimuleringsplan dat eerder met gemeenten en Zuid-Holland Bereikbaar is opgesteld;
- het opstellen en uitvoering geven aan het communicatieplan uit 2023 voor verdere profilering binnen en buiten het werkgebied van het Metropolitane Fietsprogramma.

Smart mobility, MaaS en programma AVLM
We ontwikkelen en delen kennis op het gebied van Smart Mobility, Mobility as a Service (Maas) en Automatisch Vervoer op de first en Last Mile. We stimuleren het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen. Innovatie is geen doel op zich. We hanteren een afweegkader Smart Mobility en MaaS waarbij bijdrage aan de opdrachten uit de Strategische Agenda voorop staat. De MRDH is kennismakelaar en subsidieverlener voor het toepassen van innovaties en nieuwe technologieën. Wegbeheerders voeren de toepassingen uit en ook andere partijen zoals de vervoerders realiseren, hiertoe gestimuleerd door de MRDH, innovatieprojecten.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Kennisontwikkeling van Smart Mobility en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Delen van kennis (uit landelijke netwerken) over Smart Mobility met de gemeenten via het bestuurlijk en het invulling geven aan de rol van verbindende schakel tussen Europees en Rijksbeleid en gemeentelijke ontwikkeling
- Afronding van lopende AVLM-projecten en continueren kennisontwikkeling (landelijk)
- Uitvoering geven aan de afspraken uit de digitaliseringsopgave.

Programma Duurzame Mobiliteit
We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op CO2-reductie en afname stikstof en fijnstof. Daarvoor gebruiken we het al ontwikkelde digitale platform: www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit. We helpen maatregelen die een effectieve bijdrage leveren aan verduurzaming zoals deelmobiliteit en de werkgeversaanpak te realiseren. Met deze activiteiten dragen we bij aan de Europese doelstelling, 55% reductie van de CO2-uitstoot in 2030, die in het Regeerakkoord is onderschreven. De MRDH is kennismakelaar, adviseert (gevraagd en ongevraagd) de individuele gemeenten over duurzame mobiliteit en stelt de vervoerders in staat om maatregelen voor duurzame mobiliteit uit te voeren. We agenderen uitdagingen en randvoorwaarden voor duurzame mobiliteit bij andere partijen zoals het Rijk en provincie Zuid-Holland. De individuele gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor het uitvoeren van de maatregelen voor duurzame mobiliteit.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Kennisontwikkeling en -deling van duurzame mobiliteit en monitoring van de effecten op de reductie van CO2, stikstof en fijnstof;
- Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Effectbepaling van het regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit met gemeentelijke en MRDH maatregelen i.r.t. de Europese en Nationale doelstelling 55% CO2-reductie in 2030.
- Het delen van kennis (uit landelijke netwerken) over duurzame mobiliteit met de gemeenten via het bestuurlijk kernteam, het ambtelijk overleg duurzame mobiliteit en het digitale platform.
- Bestuurlijke betrokkenheid en ambassadeurschap organiseren via het bestuurlijk kernteam duurzame mobiliteit en de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.
- Inspiratie en advisering over duurzame mobiliteit door de denktank duurzame mobiliteit;
- Voortgang van de instroom van de emissievrije bussen in de concessies monitoren. In 2024 verwachten we een instroom van 100 emissievrije bussen.
- Mogelijk vervolg van het onderzoek naar terugwinnen remenergie.
- In het kader van het programma duurzame mobiliteit monitoren we jaarlijks de reductie van CO2, stikstof en fijnstof. Het regionaal maatregelenpakket is primair gericht op de reductie van CO2.

Deelmobiliteit in de regio
We onderzoeken de potentie van deelmobiliteit in regionaal verband en in relatie tot de OV-concessies. We maken de koppeling met andere thema's zoals ketenmobiliteit, verstedelijking en actieve, duurzame mobiliteit. We bieden de individuele gemeenten (als wegbeheerder) en andere partijen (grondeigenaren) de juiste handvatten om zelf aan de slag te gaan met deeldiensten. De MRDH ontwikkelt kennis, deelt kennis en onderzoekt de potentie in relatie tot de OV-concessies. Wegbeheerders en de andere partijen (grondeigenaren, vervoerders en marktpartijen) voeren projecten uit.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Kennisontwikkeling en kennisdeling van deelmobiliteit.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- het verder vormgeven van de (kennis)makelaars rol. Onderwerp breder trekken en koppeling maken tussen deelmobiliteit, MaaS en Hubs.
- verbinding leggen met landelijk programma deelmobiliteit (Natuurlijk Deelmobiliteit) ten behoeve van harmonisatie van beleid en eisen aan deelmobiliteit.
- nauw contact en inzet landelijke kwartiermaker deelmobiliteit ten behoeve van harmonisatie beleid en eisen deelmobiliteit.
- organiseren regionaal overleg deelmobiliteit, MaaS en Hubs (4 keer per jaar).
- toewerken naar een nationale kennisbank deelmobiliteit.

Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland bereikbaar
De MRDH is mede-initiatiefnemer van Zuid Holland Bereikbaar, een samenwerkings- en uitvoeringsorganisatie die als doel heeft de bereikbaarheid (acceptabele hinder) in de regio te borgen gedurende de vele infrastructurele beheer-, onderhouds- en aanlegprojecten die in de komende decennia zijn gepland. Dat doen we door in te zetten op maatregelen die mobiliteitstransitie ondersteunen met de ambitie voor duurzame gedragsverandering.

Welke resultaten willen we bereiken:
- realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Zuid-Holland Bereikbaar opdracht geven om mobiliteitsmanagement in de regio nader uit te werken en uit te voeren
- Samenwerken met de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar bij het realiseren van duurzame gedragsveranderingen, hetgeen mede bijdraagt aan de klimaatdoelen.
- Actief deelnemen aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement en Logistiek en de gebiedsteams in het MRDH-gebied.

OV-concessies: Rail Rotterdam, Rail Haaglanden, Bus Rotterdam en omstreken, Bus Voorne-Putten en Rozenburg, Bus Haaglanden-Stad en Bus Haaglanden Streek en jaarlijkse vervoersplannen
Via de OV-concessies en de daarbinnen afgesproken jaarlijkse vervoerplannen kunnen wij de OV-maatregelen 'op straatniveau' invoeren. De MRDH verleent en managet de concessies voor het OV (per bus, tram en metro). We houden toezicht op de uitvoering en sturen op de uitvoeringskwaliteit en reizigerstevredenheid. De vervoerders stellen jaarlijkse vervoerplannen op voor verbeteringen aan het OV en voeren de verbeteringen uit. De vervoerders doen, conform de afgesloten concessies, voorstellen en gemeenten adviseren ook vanuit lokaal perspectief op de vervoerplannen. De besluiten over de (randvoorwaarden voor de) concessies worden genomen in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Vervolgens wordt een gedragen vervoerplan na consultatie van gemeenten en consumentenorganisaties goedgekeurd.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Verbeterd OV-systeem zodat het makkelijker en aantrekkelijk wordt voor de reiziger om het OV te gebruiken en een OV-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Vergroten van de vervoercapaciteit waar de reizigersgroei dat op korte termijn noodzaakt.
- We onderzoeken samen met gemeenten de mogelijkheden van de combinatie van OV, maatwerkvervoer, WMO, last mile activiteiten en deeldiensten.
- Voortzetten van de samenwerking tussen vervoerders en MRDH in de InnOVatieroute met praktische innovatie voor reizigers.

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

De 21 gemeenten verbeteren de kwaliteit van het bestaande mobiliteitsnetwerk inclusief de knooppunten van verschillende vervoerssystemen zodat meer mensen het netwerk gebruiken en hoger waarderen. Zo verbeteren we de bereikbaarheid van de metropoolregio vanuit kwalitatief oogpunt en benutten we het bestaande netwerk beter. Een robuust, betrouwbaar, veilig en samenhangend netwerk in de metropoolregio is en blijft noodzakelijk. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Het vrachtverkeer maakt immers gebruik van hetzelfde autonetwerk. De aankomende decennia worden grootschalige werkzaamheden uitgevoerd in het kader van beheer en onderhoud van de infrastructuur. Dit is noodzakelijk om de kwaliteit van het huidige netwerk op orde te houden. Maar dit betekent structurele (forse) hinder als gevolg van verminderde capaciteit op het wegennetwerk. Daarom werken we met acht partners samen in Zuid-Holland Bereikbaar om de hinder te beperken en om duurzame gedragsverandering te realiseren (zie opdracht 3).

Regionaal Basisnetwerk fiets

Het regionale basisnetwerk fiets bestaat uit ongeveer 1.400 km fietspad. Op basis van het regionale basisnetwerk fiets kunnen gemeenten de komende jaren subsidie tot maximaal 50% subsidie aanvragen om fietspaden in het netwerk te verbeteren. Daarbij maken we de koppeling met het programma verkeersveiligheid en gaat het om verbeteringen die de kwaliteit en de verkeersveiligheid verhogen. De MRDH verleent subsidie voor verbeteringen op het regionale basisnetwerk fiets op basis van de samen afgesproken inhoudelijke randvoorwaarden. Daarnaast is de MRDH kennismakelaar. Wegbeheerders voeren de verbeteringen aan de fietspaden uit.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Circa 100 km fietspad op het regionaal basisnetwerk fiets is verbeterd in 2026 (incl. verkeersveilige inrichting).
- Vaststellen van een Regionale fietsagenda en daaruit voorvloeiende uitvoeringagenda.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Het mogelijk maken van het uitbreiden van het regionale fietsnetwerk door overzicht en inzicht te verschaffen en advies te geven aan wegbeheerders.

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid
We werken vanuit de aanpak ‘Maak een punt van Nul’, aan het verminderen van het aantal slachtoffers in het verkeer. De vastgestelde verkeersveiligheidsagenda geeft een beeld van de risico’s van de infrastructuur, risico-gedragingen en risicogroepen in het verkeer. Vanuit dit beeld is duidelijk, waarop de komende jaren wordt ingezet. De MRDH ondersteunt de individuele gemeenten met kennis, accountmanagement en financiële middelen om gedragsinterventies en infrastructurele maatregelen tot uitvoering te brengen. De MRDH is gesprekspartner van het Rijk over het nationale verkeersveiligheidsbeleid en de Rijksinzet in nationale kaders en (financiële) middelen.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.
- Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.
- Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijs scholen aan Totally Traffic van 38% naar 49%.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025.
- De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risico-gestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.
- Periodieke terugkoppeling t.a.v. de ontwikkeling van de verkeersslachtoffers aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.
- Afronden van de pilots optimalisering Verkeershandhaving.
- Monitoring Streefwaarden Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025.
- Met partners ontwikkelen en uitvoeren van meer gedragscampagnes o.a. gericht op jongeren en risico-gedragingen.

Autonetwerk en verkeersmanagement
Met oog op optimalisatie van het bestaande wegennetwerk adviseren wij wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen in het netwerk. Daarbij zoeken we naar aanvullende kansen (zoals fietsverbindingen) en mobiliteitsoplossingen gericht op duurzame gedragsverandering. Bij de doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer wordt samen met de wegbeheerders gekeken waar bus en tram sneller door het netwerk kunnen rijden. We geven opdracht aan Zuid-Holland Bereikbaar voor het verkeersmanagement (monitoring en informatievoorziening bij ongevallen) en om de programmering van beheer- en onderhoudsprojecten tijdig op elkaar af te stemmen. MRDH is adviseur voor de wegbeheerders bij infrastructurele ingrepen en is mede-initiatiefnemer van Zuid-Holland Bereikbaar. De gemeenten, provincie Zuid-Holland en het Rijk (als wegbeheerders) zijn verantwoordelijk voor de realisatie van infrastructurele ingrepen en de afstemming van de wegwerkzaamheden met Zuid-Holland Bereikbaar als helpende schakel.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Advisering bij infrastructurele ingrepen en subsidiering voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders.

- Via Zuid-Holland Bereikbaar wordt het verkeersmanagement uitgevoerd en afstemming multimodale programmering werkzaamheden spoor & weg georganiseerd.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Uitvoeren knelpuntenanalyse metropolitaan wegennet over het jaar 2022 en deze toetsen aan de eisen van de SA. Met de uitkomsten van deze knelpuntenanalyse zal in overleg met de wegbeheerders gekeken worden of er wegen zijn waar maatregelen/(vervolg)onderzoeken noodzakelijk zijn.
- Overzicht hebben van de betrouwbaarheid en reistijd op het metropolitaan netwerk.
- Nader inzicht in oorzaak en mogelijke maatregelen op wegen die niet voldoen aan de netwerkeisen.
- Adviseren bij infrastructurele ingrepen.
- Actief deelnemen aan de werkgroep Programmering en Verkeersmanagement van Zuid-Holland Bereikbaar.
- Het beheren van het verkeersmodel, zodanig dat het verkeersmodel actueel/beschikbaar is om te gebruiken voor MRDH en gemeenten.

Programma Knooppunten
De MRDH, stationsbeheerders en de individuele gemeente(n) zetten gezamenlijk in op een kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten hebben samen onderzocht en bepaald welke knooppunten worden aangepakt. Vervolgens helpt de MRDH om samen met betrokken partijen de opgave uit te werken, de raakvlakken tussen modaliteiten onderling en met de ruimtelijke omgeving (o.a. verstedelijking) te bespreken en de oplossingsrichtingen te verkennen. De MRDH helpt de gemeenten en andere partijen met de planvorming en het opstellen van een zogenaamd startdocument. Daarnaast levert verstrekt de MRDH subsidie voor de verbetering van het OV-knooppunt. De gemeente (als wegbeheerder) of de stationsbeheerder is verantwoordelijk voor de realisatie van de verbetering.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Circa 18 OV-knooppunten zijn verbeterd in 2026. De volgende knooppunten staan op de planning: Capelsebrug, Delft Campus, Den Haag Hoornwijck, Den Haag Ypenburg, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Lansingerland Westpolder, Schiedam Vijfsluizen, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander en Rijswijk Station.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Het opstellen en laten vaststellen van verschillende startnotities.
- De rol van kennismakelaar vervullen.
- Het deelnemen aan werkgroepen van verschillende knopen (Laan van NOI, Den Haag Moerwijk en Rotterdam Lombardijen).
- Zorgdragen voor een goede afstemming met beleidsontwikkeling op het gebied van fiets, waaronder actualisatie basisnet fiets.

OV-concessies, onderdeel assets
Binnen de railconcessies HTM en RET maken wij afspraken over het beheer en onderhoud van de gehele portefeuille voor het financiële langere termijnperspectief. Daarnaast maken we afspraken over de raakvakken met lopen, fietsen, deelmobiliteit, vervoer over water, kwaliteit buitenruimte en verkeersveiligheid. We faciliteren verbeteringen aan het OV-netwerk door de komende jaren extra remisecapaciteit toe te voegen, zowel in Den Haag als Rotterdam en omstreken voor metro en tram. Onder meer op de locaties GAVI Den Haag, 's Gravenweg en Waalhaven-Zuid Rotterdam. De MRDH is concessieverlener van het regionale OV en maakt financiële afspraken met HTM en RET over het benodigde beheer en onderhoud van de assets (incl. remises) op basis van de kaders die in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden vastgesteld.

Welke resultaten willen we bereiken:
- We geven in de aankomende 4 jaar opdracht voor beheer- en onderhoudsprojecten van het regionaal OV.
- De concessiehouders voegen de komende jaren extra remisecapaciteit toe voor metro en tram.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Het actualiseren van de beheervisie van de MRDH
- Het actualiseren van de veiligheidskaders van de MRDH
- Het beoordelen van de vlootplan Assets van de MRDH
- Eerste stallingsmogelijkheden in verbouwde remise Harstenhoekplein mogelijk, totaal gereed in 2025.
- Doorlopen planologische procedures remise GAVI terrein.

2.1.1.4 Opdracht 6 - Herstellen van het OV-systeem
Het OV-gebruik is door de coronacrisis en de gedragsverandering als gevolg daarvan langdurig gedaald, hebben de OV-concessiehouders in de metropoolregio een forse opgave. In september 2022 was het aantal reizigers ongeveer 85% van de situatie 'pre-corona'. De meest recente modellen en berekeningen van de concessiehouders gaan uit van 85% tot 95% in 2023. De huidige rijkssteunregeling (BVOV2022) eindigt per 31 december 2022. Het Rijk stelt een eenmalige vangnetregeling voor 2023 beschikbaar, maar die is ontoereikend om de lagere reizigersinkomsten in 2023 aan te vullen. Daarmee is de paradoxale situatie ontstaan dat, terwijl de coronacrisis voorbij is, de corona-opgave in het openbaar vervoer groter is dan ooit.

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft daarom op 12 oktober 2022 de maatregelen uit het eerdere Transitieprogramma OV en corona verlengd voor de jaren 2023 en 2024. De MRDH stelt een eigen bijdrage beschikbaar van maximaal € 37 miljoen. Dit is aanvullend op reeds eerder genomen maatregelen om de vervoerbedrijven financieel te ondersteunen, om de transitie te maken naar een toekomstvast OV-systeem en aanvullend op de reguliere concessiekosten. Binnen de kaders van dit programma stemmen de vervoerders hun vervoersaanbod zo goed als mogelijk af op de reizigersvraag. In 2023 voeren we een studie uit naar veranderingen in reisgedrag, om zo inzichtelijk te maken of en hoe de OV-reiziger terugkeert in het OV en welk OV aanbod daarbij passend is. Welke activiteiten precies in 2024 moeten worden ingezet, zal mede afhankelijk zijn van de ontwikkelingen in 2023.

De keuzes worden gezamenlijk gemaakt aan de hand van het Afwegingskader dat in oktober 2020 is vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit, en waarin onder meer staat dat het maatregelenpakket evenwichtig moet zijn: geografisch, qua reizigersdoelgroepen en qua toegankelijkheid. Het is van essentieel belang dat gebieden niet geïsoleerd raken van het OV.

Waar in de besluitvorming tot nu toe nog geen rekening mee gehouden is, zijn de kostenstijgingen waarmee de vervoerbedrijven te maken hebben, vanwege gestegen materiaal-, energie- en personeelskosten. In de concessieafspraken tussen de MRDH en vervoerbedrijven is vastgelegd hoe hiermee wordt omgegaan. Door indexatie van exploitatiesubsidies en doordat de MRDH risicodragend is voor het beheer en onderhoud van infrastructuur en railvoertuigen, komt een deel van de kostenstijgingen voor rekening van de MRDH. De bijdrage die de MRDH van het Rijk krijgt, de BDU-gelden, groeit echter onvoldoende mee.

Welke resultaten willen we bereiken:

- Het OV-systeem is voor reizigers aantrekkelijk, sluit aan op de gewijzigde vervoervraag, faciliteert tijdig (verwachte) groei van het OV-gebruik.
- De lobby bij het Rijk heeft opgeleverd dat er een structureel financieel gezonde situatie is bereikt.
- Vervoerbedrijven hebben concessies die financieel gezond kunnen zijn, perspectief om te kunnen voortbestaan waardoor goed en kosten efficiënt OV voor de regio is geborgd.
- Vanaf 2025 verwachten wij weer voldoende reizigers (teruggekeerde en nieuwe) te hebben om het OV-systeem verder te ontwikkelen en te groeien, wat nodig is met de komst van 400.000 extra inwoners in Zuid-Holland.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:

- Sterke lobby richting het Rijk met onze partners voor het belang van en daarmee extra middelen voor het OV;
- Indien nodig halfjaarlijkse periodieke herijkingen van het Transitieprogramma OV en corona om bij te sturen op de genomen transitiemaatregelen;
- wanneer de situatie stabiel genoeg is: herijking van de concessieafspraken tussen MRDH en de vervoerders om het OV ook op langere termijn betaalbaar en wendbaar te houden, (zoals in een normale situatie) langdurige inhoudelijke en financiële afspraken te bereiken en het tijdelijke Transitieprogramma OV en corona te beëindigen. Ook zal als het kan weer een reguliere vervoerplanprocedure worden gehanteerd, dus los van het Transitieprogramma;
- om het OV extra te stimuleren investeert de MRDH in versnellingsmaatregelen, ketenmobiliteit, nieuwe betaalwijzen, lokaal maatwerkvervoer en verbetering van de arbeidsmarkt van de vervoerbedrijven.

2.1.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten:						
Beleid en programmering						
Verkeer	6.594.065	7.739.354	4.712.280	4.712.280	4.712.280	4.712.280
Openbaar vervoer	4.579.246	5.424.317	4.586.868	4.586.868	4.586.868	4.586.868
Subsidie CROW-KpVV	0	0	900.000	900.000	900.000	900.000
Subtotaal Beleid en programmering	**11.173.311**	**13.163.671**	**10.199.148**	**10.199.148**	**10.199.148**	**10.199.148**
Exploitatie openbaar vervoer						
Concessies	474.042.492	471.902.019	435.533.270	427.833.742	425.239.548	428.309.421
Overig	6.120.998	11.912.985	5.462.901	5.462.901	5.462.901	5.462.901
Subtotaal Exploitatie OV	**480.163.490**	**483.815.004**	**440.996.170**	**433.296.642**	**430.702.449**	**433.772.321**
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel	2.424.283	3.276.887	3.398.148	3.398.148	3.398.148	3.398.148
Subtotaal Apparaatslasten	**2.424.283**	**3.276.887**	**3.398.148**	**3.398.148**	**3.398.148**	**3.398.148**
Financiering						
Rente	10.640.139	15.787.580	22.157.857	27.409.960	30.022.611	31.264.561
Subtotaal Financiering	**10.640.139**	**15.787.580**	**22.157.857**	27.409.960	30.022.611	31.264.561
Vennootschapsbelasting						
Heffing vennootschapsbelasting	2.402	375	375	375	375	375
Subtotaal vennootschapsbelasting	**2.402**	**375**	**375**	**375**	**375**	**375**
Totaal lasten	**504.403.625**	**516.043.517**	**476.751.699**	**474.304.274**	**474.322.731**	**478.634.553**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	397.729.782	490.301.242	448.160.428	436.393.826	429.506.553	433.154.380
Rente	10.641.639	15.787.580	22.157.857	27.409.960	30.022.611	31.264.561
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.200.431	7.303.465	8.152.654	8.823.576	9.024.492	9.040.410
Overige inkomsten	89.831.772	5.931.798	5.927.798	5.858.179	5.854.179	5.850.179
Totaal baten	**505.403.625**	**519.324.085**	**484.398.737**	**478.485.540**	**474.407.836**	**479.309.530**
Saldo van baten en lasten	**1.000.000**	**3.280.568**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**
Toevoeging risicoreserve financiering*	-1.000.000	-3.280.568	-7.647.038	-4.181.266	-85.105	-674.977
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

* Inclusief voorstel resultaatbestemming

Toelichting financiën

Beleid en programmering

Het KpVV-programma (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) ontwikkelt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit en wordt uitgevoerd door het CROW. In 2023 wordt de samenwerkingsovereenkomst met de Vervoerregio Amsterdam, het IPO en het CROW voor het uitvoeren van het KpVV-kennisprogramma herzien, op basis waarvan de deelnemende partijen een subsidierelatie kunnen aangaan. Deze begrotingspostsubsidie van € 900.000 (50% Verkeer en 50% Openbaar vervoer) wordt nu afzonderlijk meerjarig ter begroting gebracht zodat na het vaststellen van de overeenkomst een juridische titel ontstaat om deze subsidie te kunnen verlenen aan het CROW.

De hogere lasten in 2022 en 2023 voor beleid en programmering Verkeer worden volledig gedekt door incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU voor onder meer de rijksbijdrage voor de exploitatie van Zuid-Holland Bereikbaar (€ 2,45 miljoen per jaar).

In 2023 is er voor een bedrag van € 378.000 een incidentele toevoeging aan het budget voor beleid en programmering Openbaar vervoer (Studiekosten MIRT-verkenning HOV-verbinding CID/Binckhorst) door een incidentele bijdrage van het Rijk via de BDU.

Exploitatie openbaar vervoer - Concessies
Hierna volgt een nadere specificatie van de bus- en railconcessies (€):

	2023	2024	2025	2026	2027
Bus:					
Totaal OV Concessie Bus Rotterdam e.o.	38.038.217	38.525.924	38.034.770	37.523.214	37.139.547
Totaal OV Concessie Haaglanden Stad	20.665.256	22.162.990	19.545.625	19.553.302	19.560.980
Totaal OV Concessie Voorne Putten Rozenburg	11.903.640	11.024.178	10.793.997	10.793.997	10.793.997
Totaal OV Concessie Haaglanden Streek	23.867.240	25.179.005	25.112.019	25.112.019	24.189.993
Totaal busconcessies	**94.474.353**	**96.892.096**	**93.486.411**	**92.982.532**	**91.684.517**
Rail:					
Totaal OV Concessie RET Rail	199.069.655	181.957.331	166.833.320	165.176.540	164.422.182
Totaal OV Concessie HTM Rail	146.871.278	133.495.247	142.138.034	143.508.499	146.834.745
Totaal railconcessies	**345.940.933**	**315.452.578**	**308.971.354**	**308.685.039**	**311.256.927**
Overige contracten	31.486.734	23.188.596	25.375.977	23.571.977	25.367.977
Totaal concessies	**471.902.019**	**435.533.270**	**427.833.742**	**425.239.548**	**428.309.421**

De totale subsidie bus concessies is in 2024 € 2,4 miljoen hoger dan in 2023. Het verschil van € 2,4 miljoen bestaat uit de volgende posten:

- De OV Concessie Bus Rotterdam is € 0,5 miljoen hoger begroot in 2024. Dit is een gevolg van de instroom van de Zero-Emissie (ZE) bussen. Dit komt enerzijds omdat de werkelijke afschrijvings- en rentekosten voor de ZE bussen in 2023 lager uitvallen dan de begroot op basis van de concessieafspraken. Daarnaast hoeft er in 2023 geen aanspraak te worden gemaakt op de begrote stijgende onderhoudskosten door de instroom van ZE bussen.
- De OV Concessie Haaglanden Stad neemt toe € 1,5 miljoen in 2024. Dit is een gevolg van de instroom van de Zero-Emissie (ZE) bussen. Dit komt enerzijds omdat de werkelijke afschrijvings- en rentekosten voor de ZE bussen in 2023 lager uitvallen dan de begroot op basis van de concessieafspraken. Daarnaast hoeft er in 2023 geen aanspraak te worden gemaakt op de begrote stijgende onderhoudskosten door de instroom van ZE bussen.
- De OV Concessie Voorne-Putten en Rozenburg is € 0,9 miljoen lager in 2024, omdat in 2023 meer meerwerk is begroot.
- De OV Concessie Haaglanden Streek is € 1,3 miljoen hoger begroot in 2024. Dit komt grotendeels door een lagere werkelijke rente in 2023 ten opzicht van de rekenrente in de bieding.

De totale subsidie railconcessies is € 30,5 miljoen lager in 2024 dan in 2023. Het verschil bestaat uit de volgende posten:

- De subsidie voor RET rail voor 2024 is € 17,1 miljoen lager dan in 2023. In 2024 wordt in de begroting uitgegaan van een bezuiniging op metrobeheer of een vervangende bezuiniging van € 4 miljoen. Daarnaast wordt nog rekening gehouden met een aanvullende bijdrage van de MRDH voor de Transitievergoeding openbaar vervoer (TVOV) voor 2023 van € 6,9 miljoen. Verder daalt de exploitatiesubsidie met € 4,2 mln. conform de groeiafspraken in de concessie en blijft vrijval uit de vaststelling van 2021 van € 2,5 miljoen beschikbaar voor de Rail concessie 2023 van de RET. Het resterende verschil heeft te maken met mutaties binnen het assetbudget.

- De subsidie voor HTM Rail is in 2024 € 13,4 miljoen lager dan in 2023. Dit komt mede door de vrijval uit de vaststelling van de aanvullende subsidie van 2022 van € 4,4 miljoen die beschikbaar blijft voor de Rail concessie 2023 van de HTM. Tevens wordt de daling veroorzaakt door een dotatie aan het kwaliteitsfonds in 2023 van € 1,4 miljoen, vrijval uit de vaststelling van 2021 van € 1,4 miljoen die beschikbaar blijft voor de Rail concessie 2023 van de HTM, en een reservering voor het vervangen van camera's van € 1,1 miljoen in 2023. Binnen het asset budget is 2023 € 4 miljoen beschikbaar voor de VAT kosten van de aanschaf van de nieuwe trams. Het resterende verschil heeft te maken met mutaties binnen het assetbudget.

Overige contracten:
Onder deze post zijn de volgende contracten opgenomen:
De Parkshuttle, Personenvervoer over water, Regiotaxi, Maatwerkvervoer, de huur van de Telexstraat, en de bijdrage in tarieven en chipkaartkosten. Deze posten zijn gedurende de begrotingsjaren vrij constant. Daarnaast staan onder deze post de bijdragen aan vervoerders vanuit het Stimuleringsfonds opgenomen voor de Versnellingsmaatregelen, Maatwerkvervoer, Invoering Nieuwe Betaalwijzen, Transitie arbeidsmarkt vervoerbedrijven en de 27,5% regeling. Met name in de onttrekkingen aan het Stimuleringsfonds zit jaarlijks een fluctuatie in de ingeschatte bijdrage van de MRDH aan de vervoerders. Daarnaast is in 2022 geen gebruik gemaakt van de reservering om eventuele indexatie verschillen op vangen, hierdoor is € 4,6 mln. doorgeschoven naar 2023.

Exploitatie openbaar vervoer – Overig
De grootste post betreft de Abri-concessie die meerjarig € 3,3 miljoen bedraagt. De afname van € 6,5 miljoen vanaf 2024 wordt bijna volledig veroorzaakt doordat niet uitgegeven gelden vanuit voorgaande jaren voor nieuw areaal onderhoud van de railinfrastructuur en DRIS gereserveerd blijven binnen de exploitatie begroting. Dit betreft een bedrag van € 6,5 miljoen dat in 2023 aan het budget is toegevoegd.

Apparaatslasten
Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De stijging ten opzichte van de begroting 2023 heeft te maken met de verwachte cao-stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

Rente en marktconformiteitsopslag OV-bedrijven
De verantwoorde rente en marktconformiteitsopslag OV-bedrijven betreft de financiering van railvoertuigen en -infrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en de RET en de financiering van bussen en laadinfrastructuur aan vervoerders op grond van de Verordening Bussenleningen. De marktconformiteitsopslag wordt toegevoegd aan de risicoreserve financiering, totdat deze reserve op het juiste niveau is. Zie verder hoofdstuk 4.3 paragraaf weerstandsvermogen.

Vennootschapsbelasting
Hierbij wordt uitgegaan van een cost-plus methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Over deze waarde wordt dan 5% berekend om op een belastbaar resultaat uit te komen. Het in 2022 verantwoorde bedrag betreft de jaren 2016 t/m 2022 waarbij 2022 € 375 bedraagt. Met dit bedrag van € 375 wordt meerjarig rekening gehouden.
Zie verder ook hoofdstuk 3.3.

Overige inkomsten
De ramingen voor 2022 bevatten de beschikbaarheidsvergoedingen van het Rijk. Openbaar vervoerbedrijven kunnen tot en met december 2023 rekenen op financiële steun van de Rijksoverheid. De aanvragen voor het jaar 2023 kunnen pas sinds eind januari worden ingediend. Daardoor is er nog geen bedrag in de begroting 2023 opgenomen. Er zijn geen toezeggingen door het Rijk gedaan voor 2024 en verder.
Het bedrag voor 2023 en latere jaren betreft hier voornamelijk de reclame-opbrengsten uit haltevoorzieningen (zgn. Abri's).

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Binnen de MRDH-begroting is de ambitie Verbeteren Bereikbaarheid vertaald in twee programma's: een programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1) en een programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. Vanuit het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer volgen infrastructurele opgaven die, voor zover de MRDH er financieel aan bijdraagt, onderdeel worden van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa 2024, zie bijlage 3 in deze begroting).

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

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
In het IPVa 2024 zijn alle infrastructuurprojecten en maatregelen samengebracht waaraan de MRDH een financiële bijdrage levert of gaat leveren. Het IPVa is opgesteld op basis van aanmeldingen van gemeenten en onze vervoersbedrijven en regiobrede programma's voor bijvoorbeeld (metropolitane) fietsroutes, fietsparkeren en openbaar vervoer.
De projecten, subsidies en studies zijn onderverdeeld naar grote en kleine projecten, waar de scheiding ligt op € 5 miljoen aan subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor de overige projecten. Die overige projecten zijn weer gecategoriseerd naar fiets- en ketenmobiliteit (FKM), verkeersmanagement en wegenstructuur (VMWS) en verkeersveiligheid (VV).

Voor de kleine projecten is in 2024 € 30 miljoen beschikbaar. In het late voorjaar van 2023 wordt de gemeenten en andere partners verzocht om nieuwe aanmeldingen voor 2024 te doen, die na toetsing ter goedkeuring aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden voorgelegd. De besluitvorming op die aanmeldingen is gepland voor december 2023.

De begroting voor het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer is opgezet langs de opdrachten uit de Strategische Agenda voor het verbeteren van de bereikbaarheid. Het gaat voor dit programma om de volgende drie opdrachten:

Opdracht 1 - *Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren*
Opdracht 3 - *Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren*
Opdracht 5 - *Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk*

Bij iedere opdracht zijn in de Strategische Agenda resultaten beschreven. Deze resultaten geven antwoord op de vraag wat we de komende jaren willen bereiken. De resultaten zijn gekoppeld aan één of meer activiteiten. Deze activiteiten geven aan wat we gaan doen om deze resultaten te bereiken.

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

2.1.1.1 Opdracht 1 - Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)
In dit programma werken regionale partners (provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam en Den Haag en de MRDH) samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken aan de opgave om verstedelijking en mobiliteit in samenhang op te pakken. We bepalen samen met Rijk en regio welke investeringen op de (middel)lange termijn nodig zijn om de bereikbaarheid in de regio te garanderen en dragen daar financieel aan bij.

Welke resultaten willen we bereiken:
- realisatie van Viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement).
- no-regret maatregelen CID-Binckhorst voor de ontsluiting woningbouw.
- fietsmaatregelen realiseren in het kader van Westland Greenport 3.0.
- Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): Metronet vaker en sneller rijden.
- Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): ‘Gekoppeld Rijden’ RandstadRail.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Viersporigheid Emplacement: Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de provincie Zuid-Holland (PZH) invulling geven aan de rol van opdrachtgever. Op basis van voortgangsrapportages plantoetsing om te waarborgen dat de middelen van de MRDH doelmatig worden besteed;
- No-Regret Binckhorst: het realiseren van een no-regretpakket aan maatregelen in het CID-gebied op het gebied van fiets, hubs en OV-doorstroming;
- Fietsmaatregelen Westland: De wegbeheerders starten met de planuitwerking voor de drie Metropolitane fietsroutes en op basis van subsidieaanvragen van wegbeheerders verlenen wij subsidies;
- Een realisatiebesluit nemen voor het project MOVV Metronet;
- MOVV ‘Gekoppeld Rijden’ RandstadRail:
    - opstarten Definitief Ontwerp perron verlening gekoppeld rijden lijn 4 (fase 1).
    - uitvoeren verkenning nieuwe spoorbeveiliging Samenloopdeel.

- Beoordelen van aanmeldingen voor het IPVa2025 kleine projecten in het kader van de Woningbouw versnellingsmaatregelen.

OV-ontwikkelprogramma's
In het vervoersgebied van de RET worden dossiers zoals het Plan Toekomstvast Tramnet, project Metronet, HOV Ridderkerk, HOV Maastunnel korte termijn, diverse knooppunten en OV-doorstromingsprojecten gerealiseerd. In het vervoersgebied van de HTM (OVNEXT) wordt de instroom nieuwe stadstrams, een remise, versnellingsprojecten OV, knooppunten en het project gekoppeld rijden RandstadRail gerealiseerd. Beide programma's dragen bij aan de verstedelijkingsopgave.

Welke resultaten willen we bereiken:
- HOV Ridderkerk met als doel het versnellen van het openbaar vervoer.
- Upgrade van busstation en metrostation Spijkenisse Centrum.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Op basis van de uitwerking HOV Ridderkerk subsidie verlenen aan de gemeente Ridderkerk met als doel het openbaar vervoer te versnellen.
- Op basis van rapportage bespreken van de voortgang van de Upgrade van het bus- en metrostation Spijkenisse centrum.

2.1.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)
Het programma helpt om hoogwaardige, regionale fietsroutes te realiseren om het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer te stimuleren. We helpen de individuele gemeenten bij Metropolitane fietsroutes bij het opstellen van een voorkeurstracé, schetsontwerp en financiële raming voor de gehele route. De MRDH levert procesbegeleiding tot en met de samenwerkingsovereenkomst (incl. planstudie) en verleent subsidie aan wegbeheerders. Wegbeheerders leggen de fietsroutes aan en zorgen voor het beheer en onderhoud van de fietsroutes.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Circa 100 km Metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024
- Verstrekken van subsidie op basis van een definitief ontwerp voor tracédelen uit de samenwerkingsovereenkomsten (SOK) MFR routes Zoetermeer – Rotterdam, Westland – Rotterdam, Delft Rotterdam - Alexander, Den Haag - Pijnacker, Westland - Delft, Westland - Den Haag HS, Westland - Den Haag CS en (Dordrecht) Ridderkerk – Rotterdam.

Verbeterd OV-systeem
Via de OV-concessies en de daarbinnen afgesproken jaarlijkse vervoerplannen kunnen wij de OV-maatregelen 'op straatniveau' invoeren. We voeren aanpassingen van het OV-netwerk uit, rekening houdend met andere opgaven, zoals inrichting van de buitenruimte, omgevingshinder, 30-50 km/u, lopen, fietsen en verkeersveiligheid in de gemeenten.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Verbeterd OV-systeem zodat het makkelijker en aantrekkelijk wordt voor de reiziger om het OV te gebruiken en een OV-systeem dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?
- Uitwerking Plan Toekomstvast Tramnet.
- Realisatie HOV Maastunnel en knooppunt Zuidplein.
- realisatie deelprogramma's 'Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR).
- Start realisatie lijn 1 Delft en Rijswijk.
- Ingebruikname lijn 19 naar TU-wijk.

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Autonetwerk en verkeersmanagement
We optimaliseren het bestaande wegennetwerk door het verstrekken van subsidies bij infrastructurele ingrepen in het netwerk door wegbeheerders waarbij ook ingezet wordt op andere mobiliteitsoplossingen als gedragsverandering.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Subsidiëring voor optimalisatie in het wegennetwerk door wegbeheerders. Hiervoor kunnen de gemeenten jaarlijks voorstellen indienen voor opname in het IPVa. De gemeenten hebben tot 31 juli 2023 de tijd om projecten aan te melden. De bestuurscommissie neemt in december 2023 een besluit over opname in het IPVa 2024.

Regionaal Basisnetwerk fiets
Het regionale basisnetwerk fiets bestaat uit ongeveer 1.400 km fietspad. Op basis van het regionale basisnetwerk fiets kunnen gemeenten de komende jaren subsidie tot maximaal 50% subsidie aanvragen om fietspaden in het netwerk te verbeteren. De MRDH verleent subsidie voor verbeteringen op het regionale basisnetwerk fiets op basis van de samen afgesproken inhoudelijke randvoorwaarden. Wegbeheerders voeren de verbeteringen aan de fietspaden uit.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Circa 100 km fietspad op het regionaal basisnetwerk fiets is verbeterd in 2026 (incl. verkeersveilige inrichting).

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Fietspaden die onderdeel zijn van het basisnetwerk fiets komen bij kwaliteitsverbetering in aanmerking voor 50% subsidie. Hiervoor kunnen de gemeenten jaarlijks voorstellen indienen voor opname in het IPVa. De gemeenten hebben tot 31 juli 2023 de tijd om projecten aan te melden. De bestuurscommissie neemt in december 2023 een besluit over opname in het IPVa 2024.

Programma Knooppunten
De MRDH, stationsbeheerders en de individuele gemeente(n) zetten gezamenlijk in op kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. De MRDH verstrektsubsidie voor de verbetering van deze OV-knooppunten. De gemeente (als wegbeheerder) of de stationsbeheerder is verantwoordelijk voor de realisatie van de verbetering.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Circa 18 OV-knooppunten zijn verbeterd in 2026. De volgende knooppunten staan op de planning: Capelsebrug, Delft Campus, Den Haag Hoornwijck, Den Haag Ypenburg, Pijnacker Zuid, Nootdorp, Lansingerland Westpolder, Schiedam Vijfsluizen, Maassluis West, Rhoon, Poortugaal, Barendrecht, Zoetermeer Station, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Beurs, Rotterdam Alexander en Rijswijk Station.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Op basis van het vastgestelde startdocument kunnen gemeenten/wegbeheerders verder uitvoering geven aan de verbetering van het OV-knooppunt. Hiervoor kunnen de gemeenten voorstellen indienen voor het IPVa voor 50% subsidie.

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid
We werken vanuit de aanpak ‘Maak een punt van Nul’, aan het verminderen van het aantal slachtoffers in het verkeer. De MRDH ondersteunt de individuele gemeenten met financiële middelen om gedragsinterventies en infrastructurele maatregelen tot uitvoering te brengen.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.
- Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.
- Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijs scholen aan Totally Traffic van 38% naar 49%.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- Op basis van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid kunnen gemeenten/wegbeheerders verder uitvoering geven aan een verkeersveilige inrichting. Hiervoor kunnen de gemeenten voorstellen indienen voor het IPVA voor 50% subsidie. De gemeenten hebben tot 31 juli 2023 de tijd om projecten aan te melden. De bestuurscommissie neemt in december 2023 een besluit over opname in het IPVa 2024.

Doorstromingsprojecten uit OV Ontwikkelprogramma’s
Via deze programma’s werken wij met individuele gemeenten, vervoerders en andere partijen aan een aantal doorstromingsprojecten voor de tram en bus. De MRDH is concessieverlener van het regionale OV en werkt met de individuele gemeenten en vervoerders de projecten voor de ontwikkeling van het OV uit.

Welke resultaten willen we bereiken:

- We investeren in doorstromingsmaatregelen voor het OV om ervoor te zorgen dat de reistijd in het OV wordt verkort.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:

- In het vervoersgebied van de HTM en de RET uitvoering geven aan de realisatie van diverse kleinere versnellingsmaatregelen (afscheiding langs trambanen, optimaliseren van verkeerregelinstallaties en halteverplaatsingen).

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten:						
Projectkosten Verkeer						
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	16.993.722	37.753.320	38.408.451	35.228.257	22.875.000	23.500.000
- Fiets- en ketenmobiliteit	8.195.257	28.431.453	38.295.381	43.780.000	38.970.500	29.874.750
- Verkeersveiligheid	3.820.530	25.639.941	8.981.454	9.512.087	8.924.295	9.156.778
Subtotaal Verkeer	**29.009.508**	**91.824.715**	**85.685.286**	**88.520.343**	**70.769.795**	**62.531.528**
Projectkosten Openbaar vervoer						
- Netwerk openbaar vervoer	26.741.833	69.751.040	57.877.723	64.110.008	67.827.308	34.500.000
Subtotaal Openbaar vervoer	**26.741.833**	**69.751.040**	**57.877.723**	**64.110.008**	**67.827.308**	**34.500.000**
Apparaatslasten						
- Directe kosten personeel	1.343.622	1.392.148	1.443.706	1.443.706	1.443.706	1.443.706
Subtotaal Apparaatslasten	**1.343.622**	**1.392.148**	**1.443.706**	**1.443.706**	**1.443.706**	**1.443.706**
Totaal lasten	**57.094.963**	**162.967.902**	**145.006.716**	**154.074.057**	**140.040.809**	**98.475.234**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	56.805.286	162.967.902	143.364.550	152.431.892	139.157.099	97.591.524
Overige inkomsten	289.677	1.642.166	1.642.166	1.642.166	883.710	883.710
Totaal baten	**57.094.963**	**162.967.902**	**145.006.716**	**154.074.057**	**140.040.809**	**98.475.234**
Saldo van baten en lasten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiën

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

Verkeersmanagement en wegenstructuur

In de begrotingsperiode wordt gewerkt aan de realisatie van de No Regret-maatregelen CID-Binckhorst. Hiervoor is € 37 miljoen (rijksbijdrage en MRDH-bijdrage) opgenomen gedurende 2023-2027. De piek van de investeringen ligt in de jaren 2023 en 2024. In de periode 2023-2026 wordt aan de Korte Termijn Aanpak € 21 miljoen besteed. In de periode 2024-2027 wordt € 20 miljoen besteed aan de realisatie van het bovengrondse ontwerp van de Beatrixlaan en kruising Erasmusweg-Lozerlaan en oplevering verkenning ondertunneling Beatrixlaan. In de begroting is daarnaast rekening gehouden met de oplevering van de A16 Rotterdam, in de jaren 2023-2025 wordt hieraan € 28 miljoen besteed.

Fiets- en ketenmobiliteit
Voor het programma Metropolitane Fietsroutes (MFR) zijn inmiddels reserveringen gemaakt voor de MFR's Naaldwijk – Rotterdam, Delft - Rotterdam Alexander, Zoetermeer – Rotterdam en Den Haag – Pijnacker in de periode 2023-2027 voor in totaal € 74 miljoen. Voor de MFR's als onderdeel van de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland is vanaf 2024 € 45 miljoen gereserveerd. Voor stimuleringsmaatregelen Ketenmobiliteit in het kader van het Transitieprogramma OV en corona is voor de periode 2023-2027 € 6 miljoen begroot.

Verkeersveiligheid
De bestedingen voor verkeersveiligheid bestaan uit bestedingen in het kader van lopende projecten en reserveringen voor projecten in het programma Kleine projecten. Daarnaast zijn uitgaven in het kader van de specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen begroot.

OV-netwerk
In de jaren 2023-2026 staat de realisatie van infrastructurele aanpassingen voor het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse regio (INTHR) gepland voor € 108 miljoen. Daarnaast wordt in de beginjaren van de begrotingsperiode geïnvesteerd in de aanpassing het station van Schiedam ivm 4 sporigheid, de projecten bus- en metrostation Spijkenisse Centrum, R-net Ridderkerk - Rotterdam en aan doorstromingsmaatregelen. Vanaf 2023 respectievelijk 2025 wordt gestart met de uitvoering van de Movv projecten Metronet en RandstadRail.

Apparaatslasten
Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor dit programma, met uitzondering van de overhead functies. De stijging ten opzichte van de begroting 2023 heeft te maken met de verwachte cao-stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

Overige inkomsten
De post overige inkomsten in de gehele begrotingsperiode betreft de specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs de opdrachten uit de Strategische Agenda voor het vernieuwen van de economie. Het gaat voor dit programma om de volgende twee opdrachten:

Opdracht 2 - *Toekomstbestendige economie stimuleren*
Opdracht 4 - *Vernieuwen van werklocaties*

Bij iedere opdracht zijn in de Strategische Agenda resultaten beschreven. Deze resultaten geven antwoord op de vraag wat we de komende jaren willen bereiken. De resultaten zijn gekoppeld aan één of meer activiteiten. Deze activiteiten geven aan wat we gaan doen om deze resultaten te bereiken.

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

2.3.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren

Algemeen
Het aanpakken van de mismatch tussen onderwijs en arbeidsmarkt en het verhogen van de productiviteit en bedrijvigheid zorgt voor de groei van welvaart en welzijn. Door een groei van het aantal arbeidsplaatsen en deze arbeidsplaatsen in te vullen met geschikt personeel groeit de arbeidsparticipatie. De extra arbeidsplaatsen en productiviteit dragen bij aan de ambitie van extra groei van welvaart en welzijn. Voor een betere aansluiting tussen onderwijs en de arbeidsmarkt zetten we in op twee programma's: *Campusprogramma en Leven Lang Ontwikkelen programma.* Voor extra productiviteit en bedrijvigheid zetten we in op *Versterken mkb en Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's.*

Hierna wordt per aandachtsgebied op basis van de Strategische Agenda aangegeven wat we willen bereiken en wat we daarvoor gaan doen in 2024.

Campusprogramma
Minimaal veertien campussen in de regio richten zich op het ontwikkelen van toekomstbestendige vaardigheden waaronder ondernemerschap, innovatie en kennisvalorisatie. Vanwege de krappe arbeidsmarkt ligt de focus op de IT-, energie-, techniek-, greenport- en zorgsector en het haven industrieel complex. De MRDH focust op de samenwerking tussen bedrijfsleven, overheid en onderwijs op mbo- en hbo-campussen. Driekwart van het totaal aantal studenten in de regio is namelijk mbo-en hbo-student. Ook het merendeel van de banen in deze regio betreft mbo- en hbo-niveau. Daarom liggen hier de meeste kansen.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen en mogelijk via nieuwe samenwerkingen met onderwijsinstellingen.
- Jaarlijks nemen minimaal 1.000 studenten en 250 bedrijven per jaar deel aan campus(innovatie)opdrachten en programma's.

- Minimaal veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, dichtbij regionale bedrijvigheid met een goede geografische spreiding in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- We leveren een financiële bijdrage aan vier campusversterkingsprojecten.
- We organiseren drie campus netwerksessies voor kennisdeling.
- We stimuleren de samenwerking tussen mbo- en hbo-campussen en tussen deze campussen en wo-campussen in innovatie en kennisvalorisatie trajecten die bijdragen aan regionale transitieopgaven.
- We ondersteunen campussen in hun communicatie naar mkb bedrijven met behulp van de ontwikkelde toolkit, die een kopverhaal over het campusnetwerk en kernverhalen per sector bevat, een corporate presentatie, feiten en cijfers, showcases en een folder.

Leven Lang Ontwikkelen programma (LLO)
LLO zorgt door om- en bijscholing van werkenden en werkzoekenden voor een kwalitatief goede beroepsbevolking, die op alle niveaus bijdraagt aan de regionale economie.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Verbeterd aanbod LLO op de campussen en bij andere grote mbo- en hbo-opleiders in de regio.
- Meer werkenden en werkzoekenden volgen een omscholing- en bijscholingstraject.
- Jaarlijks ronden minimaal 1.300 werkenden en zij-instromers een omscholing of bijscholingstraject aan een campus af.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- We leveren een financiële bijdrage aan minimaal vier LLO-projecten per jaar in die sectoren die voor de metropoolregio de grootste opgave hebben (IT-, energie-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) en in samenwerking met een mbo en/of hbo campus.
- We gaan nieuwe samenwerkingen aan met regionale partijen gericht op werkenden, werkzoekenden en zij-instromers, die skills opleidingen aanbieden, met ook aandacht voor diversiteit. Met als doel de impact van de LLO projecten op de arbeidsmarkt te vergroten, evenals de regionale samenwerking op LLO gebied.

Versterken mkb
Er is een grote groep mkb in de metropoolregio die behoefte heeft aan toegang tot informatie en advies om tijdig beslissingen te nemen om hun bedrijf gezond te houden, weer gezond te maken of tijdig te stoppen. Ondernemers hebben behoefte aan een transparant systeem van dienstverlening waarbij het aanbod van verschillende partijen onderling samenhangt, transparant en begrijpelijk is. Dit is in de praktijk nog te weinig het geval.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Een hoger deel mkb is ondersteund.
- Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:

- Op basis van een in 2023 uitgevoerde behoeften inventarisatie onder accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten wordt een bijbehorend uitvoeringsplan opgesteld. De activiteiten die in het uitvoeringsplan voor 2024 bepaald zijn gaan we in 2024 uitvoeren.
- We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin het mkb gestimuleerd wordt innovatie toe te passen.
- We onderhouden een netwerk van accountmanagers ondernemers/bedrijven van 21 gemeenten en we delen kennis over innovatieprogramma's, regelingen en best practices via twee tot drie sessies en/of via andere kanalen die uit de behoeften inventarisatie van 2023 komen.

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

In Region of the Future worden samen met Yes!Delft oplossingen ontwikkeld voor regionale innovatievraagstukken. Startups ontwikkelen schaalbare, commercieel en technisch haalbare oplossingen. Gemeenten kunnen hier optreden als eerste klant, waardoor maatschappelijke opgaven direct worden gekoppeld aan de uitdagingen van individuele gemeenten. De nieuwe producten en diensten die dit oplevert zorgen voor stageplaatsen, nieuwe bedrijvigheid, kostenbesparingen en productiviteitsgroei.
Daarnaast stimuleren we sectorale innovatieprogramma's en innovatieve programma's/projecten op economische toplocaties die zorgen ervoor dat bedrijven hun vernieuwende producten en diensten sneller ontwikkelen in testomgevingen ('fieldlabs'). Hierbij ligt de focus op het toepassen van innovatie bij het mkb. De MRDH stimuleert innovatie door met strategische partners zoals InnovationQuarter en de provincie Zuid-Holland financiering en schaalvergroting van programma's te organiseren waardoor deze meer maatschappelijke- en economische effecten opleveren.

Welke resultaten willen we bereiken:

- Toename percentage van startups en scaleups binnen de totale bedrijvigheid in de regio.
- Adoptie van businesscases uit het innovatie-ecosysteem door minimaal tien gemeenten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:

- We brengen de resultaten van het programma Region of the Future actief onder de aandacht van gemeenten en we kijken met gemeenten of zij kunnen/willen optreden als launching customer.
- We kijken op basis van de resultaten van het programma Region of the Future in 2023 of er nieuwe en bestaande startups kunnen worden versterkt.
- In de afspraken met InnovationQuarter versterken we innovatie-ecosystemen en stellen de rol van regionaal mkb daarin centraal.

2.3.1.2 Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties

Het economische en maatschappelijke belang van winkelgebieden, kantorenlocaties en bedrijventerreinen is groot. Deze plekken bieden werkgelegenheid aan een brede beroepsbevolking, bieden ondernemers en bedrijven de ruimte om te produceren, innoveren en slimme oplossingen te bedenken. Daarmee spelen ze (in potentie) een sleutelrol

in grote transities, zoals de energietransitie, circulaire transitie en klimaatadaptatie (waaronder ruimte voor groenblauwe oplossingen op bedrijventerreinen) en digitalisering.
Aan de hand van de Strategie werklocaties MRDH sturen de 21 gemeenten op het versterken van de ruimtelijke economische structuur van de regio door markevenwicht tussen vraag en aanbod van ruimte te stimuleren, het beter benutten van de bestaande werklocaties en het aanjagen van vergroening en verduurzaming.
De MRDH organiseert de regionale afstemming tussen de individuele gemeenten om gezamenlijk te sturen op de voorraad van winkels, bedrijventerreinen en kantoren.

Welke resultaten willen we bereiken:
- Lager percentage leegstand bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel (o.b.v. vloeroppervlakten).
- Beter benutten van geschikte locaties voor watergebonden bedrijven en voor HMC bedrijven op bestaande bedrijventerreinen.
- Hoger percentage kantoren met minimaal energielabel C.
- Revitalisering/verduurzaming verouderd of leegstaand vastgoed op bedrijventerreinen voor nieuwe bedrijvigheid.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024:
- We voeren de in 2023 opgestelde uitvoeringsagenda 2023-2024 voor het programma werklocaties uit langs de lijnen: bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel/ vitale kernen.
- We organiseren regionale afstemming ten behoeve van passende ruimte voor werklocaties. Dit gebeurt op basis van een adviesvraag van gemeenten.
- We monitoren de regionale kantorenmarkt en de regionale winkelvoorraad.
- We organiseren zes bijeenkomsten over verschillende thema’s binnen het domein werklocaties voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.
- We zorgen voor kennisontwikkeling op de (on)mogelijkheden van beter benutten van bestaande bedrijventerreinen (o.a. onderzoeken, kennisdeling van ervaringen van gemeenten).
- We dragen (financieel) bij aan projecten gericht op beter benutten van bedrijventerreinen door advisering of inzet van de bijdrageregeling MRDH.
- We stellen een lobbystrategie op voor de agendering en bekostiging van de opgave van revitalisering/beter benutten van bedrijventerreinen.
- We organiseren twee kennissessies op het gebied van verduurzaming kantoren.
- We voeren het programma Next Economy Bedrijventerreinen uit, inclusief projectfinanciering en kennisdeling.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	2.865.671	2.935.732	3.218.233	3.469.900	3.678.233	3.678.233
Subsidie InnovationQuarter	872.500	950.898	986.081	986.081	986.081	986.081
Subsidie YES!Delft	410.417	500.000	500.000	208.333	0	0
Subtotaal directe kosten personeel	867.175	1.005.380	1.042.617	1.042.617	1.042.617	1.042.617
Totaal lasten	**5.015.763**	**5.392.010**	**5.746.932**	**5.706.932**	**5.706.932**	**5.706.932**
Baten:						
Inwonerbijdrage	5.297.733	5.354.510	5.706.932	5.706.932	5.706.932	5.706.932
Overige bijdragen gemeenten	44.099	37.500	40.000	0	0	0
Overige bijdragen provincie	10.000					
Totaal baten	**5.351.832**	**5.392.010**	**5.746.932**	**5.706.932**	**5.706.932**	**5.706.932**
Saldo van baten en lasten	**336.069**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	118.750	0	0	0	0	0
Toevoeging aan Egalisatiereserve EV*	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**454.819**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

* Inclusief voorstel resultaatbestemming

Toelichting financiën

De begroting 2024 bestaat voor € 3.218.233 uit programmakosten, voor € 986.081 uit een begrotingspost subsidie voor InnovationQuarter, voor € 500.000 uit een begrotingspost subsidie aan YES!Delft en voor € 1.042.617 uit directe kosten personeel. Het algemeen bestuur stelt de begroting op deze subtotalen vast. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat voert binnen deze kaders de begroting uit en verantwoordt zich hierover.

Programmakosten

De programmakosten van € 3.218.233 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.
- projectontwikkeling voor het realiseren van de programmadoelstellingen.

Subsidie InnovationQuarter

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. Met ingang van begrotingsjaar

2018 verstrekt de MRDH jaarlijks een begrotingspost subsidie aan InnovationQuarter voor het uitvoeren van deze afspraken. Ten opzichte van de begroting 2023 is de subsidie met 3,7% geïndexeerd.

Subsidie YES!Delft
Het algemeen bestuur heeft op 8 juli 2022 een meerjarige begrotingspost subsidie aan YES!Delft verleend voor de periode juni 2022 tot juni 2025 van € 1.500.000 voor het programma Region of the Future. Het programma is een vervolg op het programma City of the Future, 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 van dit programma. De focus bij Region of the Future ligt op opgaven die bij kunnen dragen aan oplossingen voor de strategische regionale uitdagingen, zoals gedefinieerd in de Groeiagenda Zuid-Holland. De jaarschijf 2024 bedraagt € 500.000 en wordt gedekt uit het reguliere programmabudget.

Directe kosten personeel
Dit betreft de directe salariskosten van de formatie die werkt voor het programma Economisch Vestigingsklimaat, met uitzondering van de overhead functies. De stijging ten opzichte van de begroting 2023 heeft te maken met de verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

Inwonerbijdrage
De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2023 met € 0,15 (Kadernota MRDH begroting 2024) naar € 2,97 per inwoner. Voor 2024 is dat een totaalbedrag van € 7.278.783. Van deze inwonerbijdrage van € 2,97 zal maximaal € 1,21 worden ingezet voor de dekking van apparaatslasten Economisch Vestigingsklimaat (kadernota MRDH begroting 2024).
In de begroting 2024 wordt op begrotingsbasis € 1,07 van de inwonerbijdrage ingezet voor apparaatslasten. De resterende € 1,90 wordt ingezet voor de bekostiging van de programmaopgaven en de gemeentelijke projecten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Van de totale inwonerbijdrage van € 7.278.783, wordt € 1.571.851 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende inwonerbijdrage van € 5.706.932 verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende bijdragen.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten
Dit betreft het gemeentelijk aandeel in de licentieovereenkomst met Locatus. De MRDH heeft een licentieovereenkomst met Locatus voor het gebruiksrecht van databestanden met detailhandelsgegevens. 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. De huidige overeenkomst loopt tot en met 2024.

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 2022:

2022	2023	2024	2025	2026	2027
562.060.852	583.547.419	564.919.389	576.138.211	574.138.211	574.138.211

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 2024 € 2,97. Daarvan mag maximaal € 1,21 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten (Kadernota MRDH begroting 2024). De totale bijdrage voor 2024 is geraamd op € 7.278.783. 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 2023 wordt het relatieve formatiebudget van het primaire proces gebruikt om de salariskosten van de stafbureaus (inclusief secretaris-algemeen directeur) en de overige bedrijfsvoeringskosten door te belasten aan de rijksmiddelen BDU en de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% Economisch Vestigingsklimaat versus 80% Verkeer en Openbaar Vervoer. 20% van deze kosten komt daarmee ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% van deze kosten komt ten laste van de rijksmiddelen BDU.

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

Overhead (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten:						
Personele overhead Va	3.311.404	3.214.072	3.333.093	3.333.093	3.333.093	3.333.093
Materiële overhead Va	2.037.658	2.495.200	2.799.200	2.799.200	2.799.200	2.799.200
	5.349.062	**5.709.272**	**6.132.293**	**6.132.293**	**6.132.293**	**6.132.293**
Personele overhead EV	841.301	840.920	872.051	872.051	872.051	872.051
Materiële overhead EV	509.414	623.800	699.800	699.800	699.800	699.800
	1.350.715	**1.464.720**	**1.571.851**	**1.571.851**	**1.571.851**	**1.571.851**
Totaal lasten overhead	**6.699.777**	**7.173.992**	**7.704.144**	**7.704.144**	**7.704.144**	**7.704.144**

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Onttrekking fonds BDU	5.349.062	5.709.272	6.132.293	6.132.293	6.132.293	6.132.293
Inwonerbijdrage EV	1.350.715	1.464.720	1.571.851	1.571.851	1.571.851	1.571.851
Totaal dekkingsbronnen overhead	**6.699.777**	**7.173.992**	**7.704.144**	**7.704.144**	**7.704.144**	**7.704.144**
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De stijging van de overheadkosten in de begroting 2024 ten opzichte van de begroting 2023 bestaat uit de (geschatte) cao stijging van de salarissen en indexatie van de materiële apparaatslasten (huur etc.). De totale apparaatslasten (overhead en directe personele lasten) worden toegelicht in de paragraaf bedrijfsvoering (zie hoofdstuk 4.5).

3.3 Vennootschapsbelasting

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

Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Rijksbelastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten, waarbij we voor de vennootschapsbelasting de jaren 2016 en 2017 hebben kunnen afronden. Hierbij wordt uitgegaan van een cost-plus methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Over deze waarde wordt dan 5% berekend om op een belastbaar resultaat uit te komen. De Rijksbelastingdienst heeft de jaren 2018, 2019 en 2020 inmiddels conform de afgesproken bestendige gedragslijn afgehandeld. De hernieuwde aanslagen zijn inmiddels ontvangen. Dit betekent dat er geen rekening meer hoeft te worden gehouden met een structurele afdracht van € 1,75 miljoen per jaar en dit bedrag dus beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in de regio.

Hoofdstuk 4 Paragrafen

4.1 Financiering

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

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

De financieringsstructuur van de MRDH wordt in belangrijke mate bepaald door het verstrekken van middelen in de vorm van subsidies en (project)bijdragen aan gemeenten, bedrijven en instellingen, die eerder van vooral het Rijk zijn ontvangen. Omdat de middelen tot nu toe eerder worden ontvangen dan dat ze worden doorbetaald, is er qua exploitatie normaal gesproken sprake van een goede liquiditeitspositie.
Desondanks is er wel sprake van een financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:

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

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

Bussenleningen
De MRDH financiert bussen op basis van de Verordening bussenleningen. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere

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

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

Samengevat wordt de financieringsbehoefte van de MRDH bepaald door de financiering van de railinvesteringen en de bussen bij de verschillende concessie houdende vervoerders. In onderstaand overzicht is de geraamde totale financieringsbehoefte per jaar opgenomen:

Financieringsbehoefte (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
OV-bedrijven	1.038.464.198	1.178.434.981	1.350.878.196	1.416.360.864	1.436.512.386	1.428.203.444
Overbesteding	0	0	0	0	0	0
Totalen per jaar	**1.038.464.198**	**1.178.434.981**	**1.350.878.196**	**1.416.360.864**	**1.436.512.386**	**1.428.203.444**

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

Financieringsfunctie (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten						
Rente OV-bedrijven	10.640.139	15.787.580	22.157.857	27.409.960	30.022.611	31.264.561
Totaal	**10.640.139**	**15.787.580**	**22.157.857**	**27.409.960**	**30.022.611**	**31.264.561**
Baten						
Rente OV-bedrijven	10.641.639	15.787.580	22.157.857	27.409.960	30.022.611	31.264.561
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.200.431	7.303.465	8.152.654	8.823.576	9.024.492	9.040.410
Totaal	**17.842.070**	**23.091.045**	**30.310.511**	**36.233.536**	**39.047.103**	**40.304.971**
Resultaat voor reservemutaties	-7.201.931	-7.303.465	-8.152.654	-8.823.576	-9.024.492	-9.040.410
Dotatie risicoreserve financieringen	1.000.000	3.280.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Netto resultaat	**-6.201.931**	**-4.022.898**	**-505.616**	**-4.642.309**	**-8.939.387**	**-8.365.433**

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 2024 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 127 miljoen. De MRDH voldoet naar verwachting meerjarig aan deze norm:

Renterisiconorm en renterisico's 2024-2027				*Bedragen x € 1.000*
	2024	2025	2026	2027
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	237.657	497.350	638.083	714.539
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	237.657	497.350	638.083	714.539
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-	-	-	-
5. Betaalde aflossingen	110.697	130.248	150.248	176.302
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-	-	-	-
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-		-	-
Renterisiconorm				
8. Begrotingstotaal	635.209	641.789	627.775	590.521
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	127.042	128.358	125.555	118.104
Toets renterisiconorm				
10. Renterisiconorm	127.042	128.358	125.555	118.104
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	127.042	128.358	125.555	118.104

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2024 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 52 miljoen. Naar verwachting wordt in 2024 aan deze norm voldaan:

Kasgeldlimiet 2024					*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		52.087	52.087	52.087	52.087
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		160.047	174.625	229.681	223.583
Begrotingstotaal	635.209				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,20%				
Kasgeldlimiet	52.087				

4.2 Verbonden partijen

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

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

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

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

In het geval van de MRDH zijn er drie verbonden partijen: HTM personenvervoer N.V., de RET N.V. en Zuid-Holland Bereikbaar. De verbonden partijen kunnen worden onderverdeeld in vennootschappen en coöperaties (HTM en RET) en stichtingen en verenigingen (vanaf 2022: Zuid-Holland Bereikbaar).

Vanaf 2022 neemt de MRDH deel aan de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar, waarvoor een stichting is opgericht waarin alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd. Binnen de nieuwe organisatie wordt gewerkt aan het programma Zuid-Holland Bereikbaar. Het programma is een gezamenlijke en langjarige bereikbaarheidsaanpak van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/ Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, de gemeenten Rotterdam en Den Haag, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail en Havenbedrijf Rotterdam. Binnen het programma wordt voortgebouwd op de samenwerking tussen de partners, zoals die tot en met 2021 plaatsvond vanuit de uitvoeringsorganisaties De Verkeersonderneming, Bereik! en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland.

Hierna zijn in tabelvorm de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens opgenomen van de drie verbonden partijen:

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 31-12-2021: € 91.335.741
Vreemd vermogen	Per 31-12-2021: € 443.601.563
Financieel resultaat	Over 2021: € 5.716.289
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies in regio Haaglanden.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma	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 31-12-2021: € 149.499.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2021: € 319.608.000
Financieel resultaat	Over 2021: € 1.217.000
Risico's	Zie hoofdstuk 4.3 onder Financiering OV-bedrijven.
Beleidsvoornemens	Uitvoeren OV concessies regio Rotterdam.
Monitoring prestaties	Via aandeelhoudersvergaderingen.
Programma	Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

Naam	**Zuid-Holland Bereikbaar**
Vestigingsplaats	statutair Rotterdam, feitelijk Delft
Visie	De samenwerking tussen Partijen heeft tot doel het (doen) realiseren van het gezamenlijke Programma Zuid-Holland Bereikbaar (hierna: 'Programma ZHB'). Dit gezamenlijke Programma ZHB heeft als doel het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) en het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame gedragsverandering) in de provincie Zuid-Holland, door dat wat gezamenlijk beter kan, samen te organiseren en uit te voeren, door toepassing van innovatieve oplossingen ten dienste van de opgave, die de partners alleen niet kunnen ontwikkelen en/of uitvoeren.
Openbaar behartigd belang	Bereikbaarheid van de provincie Zuid-Holland bij (grootschalige) werkzaamheden.
Deelnemende partijen	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail B.V., Havenbedrijf Rotterdam N.V. en de Stichting Zuid-Holland Bereikbaar.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Investeren in bereikbaarheid van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is permanente vertegenwoordiger in de Stuurgroep.
Financieel belang	De bekostiging van de in het Jaarplan opgenomen werkzaamheden. Dat bestaat uit de bekostiging van een exploitatiebudget en een werkbudget. Conform afspraken BO-MIRT 25/26 november 2020 bedraagt het exploitatiebudget totaal € 4.900.000 per jaar voor de periode 2022 t/m 2026, waarvan 1/6 deel (€ 816.667 per jaar) voor de MRDH. De bijdrage aan het werkbudget is voor de MRDH € 383.333 per jaar voor ten minste de periode 2022 t/m 2025. De bijdrage aan het exploitatiebudget is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering Verkeer. De bijdrage aan het werkbudget is onderdeel van de programmabegroting Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, Verkeersmanagement en wegenstructuur.
Eigen vermogen	Per 31-12-2021: € 0
Vreemd vermogen	Per 31-12-2021: € 0
Financieel resultaat	Over 2021: € 0
Risico’s	Er bestaat het risico op overbesteding (meer geld uitgeven dan er beschikbaar is). Bij zicht op overbesteding dient overeenkomstig de SOK aan de deelnemende partijen hiervoor toestemming te worden gevraagd. Hierdoor wordt dit risico beperkt.

Beleidsvoornemens	De beleidsvoornemens staan opgenomen in een Werkplan en worden jaarlijks vertaald in een Jaarplan. Conform de samenwerkingsovereenkomst is het eerste Werkplan vastgesteld voor de periode 2022-2024. Op basis van de in 2024 te houden evaluatie wordt eind 2024 de looptijd van het Werkplan voor de periode daarna bepaald.
Monitoring prestaties	Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt jaarlijks een Jaarplan opgesteld. Jaarlijks levert de stichting uiterlijk in mei van elk jaar een jaarrekening op over het afgelopen boekjaar met een goedkeurende controleverklaring van een externe accountant, waarna de Raad van Toezicht deze jaarrekening vaststelt. De aldus vastgestelde jaarrekening en accountantsverklaring worden vervolgens uiterlijk op 1 juli van het desbetreffende jaar ter kennis gebracht van de deelnemende partijen.
Programma	Programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

4.3 Weerstandsvermogen en risico's

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

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

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 van het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen. Dit risico is met de vaststelling van zogenaamde uittreedregels komen te vervallen. Op 12 juli 2019 stelde het algemeen bestuur de 'Algemene regels voor uittreding uit de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2014' vast. Daarin staat opgenomen dat bij uittreding een uittreedsom wordt bepaald: het bedrag dat de uittredende deelnemer dient te betalen aan de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (GR MRDH) en dat bestaat uit de schade die de GR MRDH lijdt als gevolg van de uittreding. Het aanhouden van een aparte reserve is daardoor niet meer nodig.

Risico's programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer
De risico's die samenhangen met de activiteiten voor verkeer en vervoer worden allereerst opgevangen met een risicobuffer die binnen de projecten, waarbij financiële risico's worden geïdentificeerd, wordt aangehouden. Wanneer deze risicobuffer niet afdoende is, worden de BDU-

middelen aangesproken. Dit heeft tot gevolg dat andere bestedingen ten laste van de BDU-middelen lager worden en/of vertragen.

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

Afname reizigers openbaar vervoer
Het openbaar vervoer, één van de kerntaken van de Metropoolregio, is door de COVID-19-pandemie hard geraakt. Er is sprake van een forse daling van de reizigersinkomsten. Dit is financieel problematisch voor de vervoersbedrijven, omdat zij binnen de metropoolregio opbrengstverantwoordelijk zijn. Vanaf het jaar 2020 zijn daarover afspraken gemaakt tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders om het openbaar vervoer met financiële middelen enigszins te ontzien. Deze afspraken hebben geleid tot een beschikbaarheidsvergoeding in de jaren 2020, 2021 en 2022 en een Transitievergoeding in 2023.

Met het (langzaam) naar de achtergrond verdwijnen van de pandemie zal in de eerste helft van 2023 duidelijker worden welke structurele effecten COVID-19 heeft op de OV-sector. De voorbereidingen zijn getroffen om gezamenlijk met de vervoerders en andere betrokkenen begin 2023 een inzicht te hebben in de snelheid van het herstel van de reizigersgroei en waar nodig voorstellen te doen aan het bestuur hoe met eventuele effecten om te gaan.

Deze begroting gaat uit van een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer ten opzichte van de MRDH begroting 2023, rekening houdend met indexatie.

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

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

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2023 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2024-2027 gemiddeld € 33 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 € 30 miljoen.

De verschillen tussen de in rekening te brengen marktconformiteitsopslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden 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 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.138.464.198	1.274.434.981	1.442.878.196	1.504.360.864	1.520.512.386	1.508.203.444
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.273.325.958	1.359.119.825	1.471.204.808	1.485.384.557	1.508.596.422	1.476.679.262
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	827.661.873	883.427.887	956.283.126	965.499.962	980.587.674	959.841.520
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	310.802.325	391.007.094	486.595.070	538.860.902	539.924.711	548.361.924
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	24.864.186	31.280.568	38.927.606	43.108.872	43.193.977	43.868.954
Netto/gewogen risico (ondergrens € 30 miljoen)**	28.000.000	31.280.568	38.927.606	43.108.872	43.193.977	43.868.954
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	27.000.000	28.000.000	31.280.568	38.927.606	43.108.872	43.193.977
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.200.431	7.303.465	8.152.654	8.823.576	9.024.492	9.040.410
Toevoeging opslag aan risicoreserve*	**1.000.000**	**3.280.568**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	**6.200.431**	**4.022.898**	**505.616**	**4.642.309**	**8.939.387**	**8.365.433**

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar (euro's)	Raming 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.142.464.188	1.278.434.981	1.446.878.196	1.508.360.864	1.524.512.386	1.512.203.444
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.273.325.958	1.359.119.825	1.471.204.808	1.485.384.557	1.508.596.422	1.476.679.262
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	827.661.873	883.427.887	956.283.126	965.499.962	980.587.674	959.841.520
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	314.802.315	395.007.094	490.595.070	542.860.902	543.924.711	552.361.924
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	25.184.185	31.600.568	39.247.606	43.428.872	43.513.977	44.188.954
Netto/gewogen risico (ondergrens € 30 miljoen)**	28.000.000	31.600.568	39.247.606	43.428.872	43.513.977	44.188.954
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	27.000.000	28.000.000	31.600.568	39.247.606	43.428.872	43.513.977
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	7.256.143	7.303.465	8.152.654	8.823.576	9.024.492	9.040.410
Toevoeging opslag aan risicoreserve*	**1.000.000**	**3.600.568**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	**6.256.143**	**3.702.898**	**505.616**	**4.642.309**	**8.939.387**	**8.365.433**

* Inclusief voorstel resultaatbestemming

** Ondergrens tot en met boekjaar 2022, cf. begroting 2022: 28 miljoen

De benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten wordt in 2024 bereikt. Er is dan geen dekkingstekort op de te bereiken reserve. De meerjarenbegroting geeft aan dat er na 2024 ook toevoegingen aan de reserve nodig zullen zijn om de benodigde weerstandscapaciteit te bereiken.

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2024:

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

Benodigde weerstandscapaciteit

Beschikbare weerstandcapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 38,9 miljoen
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 38,9 miljoen
Weerstandsvermogen ratio:	1 (voldoende)

Vennootschapsbelasting

Per 1 januari 2016 is de MRDH belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (Vpb) voor zover zij voor een van de activiteiten een onderneming drijft. de Rijksbelastingdienst heeft 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 bedroeg de risico-opslag tot en met 2022 ongeveer € 7 miljoen per jaar. De MRDH diende 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. In samenwerking met het Fiscaal Team van de gemeente Den Haag verrichtte de MRDH hiervoor grondig onderzoek. Zij nam het standpunt in dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH. In de afgelopen jaren is er veelvuldig overleg gepleegd met de Rijksbelastingdienst.

Eind februari 2022 is er tussen de MRDH en de Rijksbelastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten, waarbij we voor de vennootschapsbelasting de jaren 2016 en 2017 hebben kunnen afronden. Hierbij wordt uitgegaan van een cost-plus methode waarbij de treasuryfunctie wordt uitgedrukt in een waarde. Over deze waarde wordt dan 5% berekend om op een belastbaar resultaat uit te komen. De Rijksbelastingdienst heeft de jaren 2018, 2019 en 2020 inmiddels conform de afgesproken bestendige gedragslijn afgehandeld. De hernieuwde aanslagen zijn inmiddels ontvangen. Dit betekent dat er geen rekening meer hoeft te worden gehouden met een structurele afdracht van € 1,75 miljoen per jaar en dit bedrag dus beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in de regio.

Kengetallen

Kengetal	Voorlopige Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Netto schuldquote	175,0%	164,4%	203,3%	211,8%	221,1%	233,3%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-5,7%	-5,2%	-6,8%	-7,4%	-7,7%	-8,3%
Solvabiliteitsratio	2,1%	2,3%	2,6%	2,8%	2,7%	2,7%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,4%	0,9%	2,4%	1,3%	0,0%	0,2%
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 positieve percentages betekenen dat de structurele lasten van de MRDH tenminste volledig worden gedekt door structurele baten.

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

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

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

<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;
f. maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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

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

Kapitaallast		**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Bedrijfsgebouw		€ 127.101	€ 127.101	€ 127.101	€ 127.101	€ 69.960

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. In 2022 is in het kader van “Het Nieuwe Werken” geïnvesteerd in kantoormeubilair en in de vergaderfaciliteiten. In 2023 zijn er investeringen gedaan in het kader van nieuwe koffiemachines.

Investering	**Investeringsbedrag**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Koffiemachines	€ 30.000	€ 30.000	€ -	€ -	€ -	€ -

Kapitaallast		**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Koffiemachines		€ 3.000	€ 6.000	€ 6.000	€ 6.000	€ 6.000

Kapitaallast		**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Overige materiële vaste activa		€ 70.161	€ 70.161	€ 70.161	€ 70.161	€ 52.134

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

Gronden

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

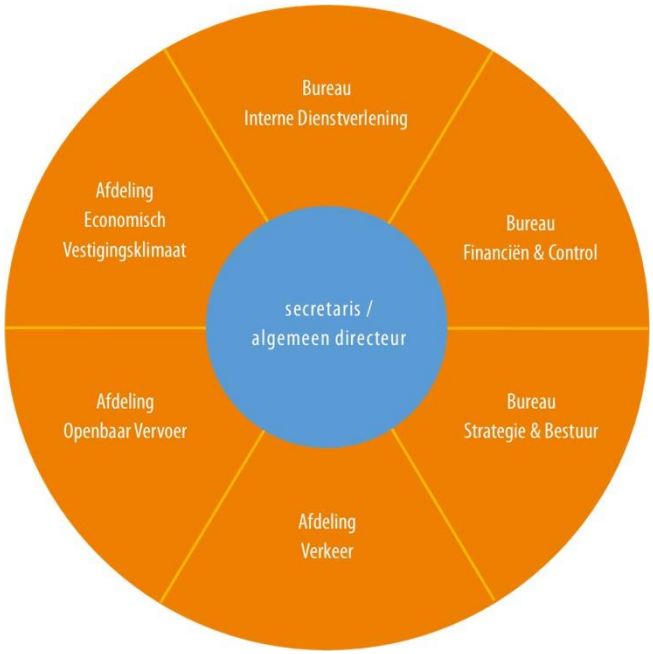
	Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving
1	Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
2	Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/Van Vredenburchweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
3	Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente 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, geeft leiding aan vijf managers en vervult daarbij zelf het management van bureau Interne Dienstverlening. De verdeling van de salarislasten van de secretaris-algemeen directeur is gelijk aan de verdeling van de salarislasten van alle staffuncties. Dit betekent dat de salarislasten voor 20% ten laste komt van de inwonerbijdrage EV en 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer
In de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer staat de uitvoering van de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer centraal. De verantwoordelijkheid en dagelijkse leiding over de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer ligt bij twee managers. De twee afdelingen tellen 52 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU verkeer en vervoer. Het aantal fte in de begroting 2024 is met 3 fte gestegen ten opzichte van de primitieve begroting 2023. Dit komt door een structurele toevoeging van de functies adjunct manager openbaar vervoer, adjunct manager verkeer en tactisch concessiemanager openbaar vervoer met ingang van begrotingsjaar 2022. Bij de 2e bestuursrapportage 2022 heeft hierover besluitvorming plaatsgevonden.

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 2023. 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 2024 is gelijk gebleven ten opzichte van de begroting 2023. 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 € 2,97 (prijspeil 2024) wordt conform de afspraken (Kadernota MRDH begroting 2024) maximaal € 1,21 (prijspeil 2024) ingezet voor apparaatslasten. De daadwerkelijk begroting voor apparaatslasten bedraagt in 2024 € 2.614.198 (zie tabel kostenverdeling hierna), oftewel € 1,07 per inwoner (voor aantal inwoners zie hoofdstuk 7).

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 1 januari 2023. Voor het jaar 2024 wordt rekening gehouden met een loonstijging van 5,6%. Dit percentage is een inschatting voor het jaar 2024 (2,8%) en 2023 (2,8%). Het percentage sluit aan met de macro economische verkenning 2023 (MEV 2023) van september 2022 van het Centraal Planbureau. Waarbij het percentage van 2024 is doorgetrokken vanuit 2023.

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

Onderdeel	fte's 2023	fte's 2023 na wijziging	fte's 2024	Begroting 2024 (euro's)
Secretaris-algemeen directeur	1,0	1,0	1,0	213.157
Bureaus BFC, BSB en BID	29,6	29,6	29,6	3.037.600
Afdeling Verkeer	25,0	26,0	26,0	2.791.675
Afdeling Openbaar Vervoer	24,0	26,0	26,0	2.782.666
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	10,0	10,0	1.264.517
Totalen	***89,6***	***92,6***	***92,6***	***10.089.615***

* 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	213.157			170.526		42.631	80/20
BFC, BSB en BID	29,6	3.037.600			2.430.080		607.520	80/20
Vervoersautoriteit	52,0	5.574.341	3.398.148	1.443.706	732.487			100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.264.517				1.042.617	221.900	100
Totaal personele apparaatslasten	92,6	10.089.615						
Materiële apparaatslasten		3.499.000			2.799.200		699.800	80/20
Totalen		**13.588.615**	**3.398.148**	**1.443.706**	**6.132.293**	**1.042.617**	**1.571.851**	

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).

Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer
In het MT van december 2021 is het informatiebeleidsplan goedgekeurd. Op basis van dit plan hebben we nu een beleid vastgesteld voor de komende 5 jaren voor onze informatievoorzieningen. Als onderdeel van dit beleidsplan is er een Fit-Gap-analyse voor de MRDH gedaan. Dit is gedaan voor de organisatie en nog niet voor de applicaties. De actiepunten uit deze analyse worden jaarlijks geprioriteerd in een Roadmap.

Op basis van de openstaande actiepunten staan voor 2024 onderstaande acties gepland.

Informatiebeveiliging:
- Het laten uitvoeren van een IT-audit door een externe partij;
- Het vaststellen van een risico-classificatie voor alle gebruikte applicaties;
- Bij offerteaanvragen waar informatie(voorziening) een rol speelt, worden eisen t.a.v. informatiebeveiliging (beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid) benoemd. Deze eisen zijn gebaseerd op een expliciete risicoafweging.
- Het opnieuw uitvoeren van een Fit-Gap analyse;
- Het opstellen van een bedrijfscontinuïteitsplan;
- Het uitvoeren van autorisatie beheer;
- Het uitvoeren van een penetratie test.

Privacy:
- Voor alle gebruikte applicaties binnen de MRDH wordt een Privacy Risico analyse uitgevoerd.

Informatiebeheer:
- Het opzetten van een kwaliteitsmonitoringssysteem voor informatie beheer.

4.6 Subsidies

Op grond van de Financiële verordening MRDH 2015 van de MRDH wordt in deze paragraaf een overzicht gegeven van de verleende subsidies aan instellingen en ondernemingen voor zover deze subsidies niet op grond van een bestaande verordening zijn verleend. De Subsidieverordening Vervoersautoriteit bevat de spelregels voor subsidieverlening binnen de MRDH. Vrijwel alle subsidies binnen de MRDH worden op grond van deze verordening verstrekt. Er zijn een aantal uitzonderingen op deze regel. Voor zover subsidie aanvragen niet op basis van de genoemde subsidieverordening worden gehonoreerd, baseert de MRDH zich bij de besluitvorming op de bepalingen rondom subsidieverlening in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Die wet biedt onder meer de volgende mogelijkheden voor subsidieverlening buiten de subsidieverordening (Awb 4:23):

- lid 3 onderdeel c: indien de begroting de subsidie-ontvanger en het bedrag waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld, vermeldt, of

- lid 3 onderdeel d: in incidentele gevallen, mits de subsidie voor ten hoogste vier jaren wordt verstrekt.

In het eerste geval wordt ook wel gesproken van een begrotingspostsubsidie, in het tweede geval van een incidentele subsidie. Voor de begroting 2024 worden de volgende subsidies begroot:

Soort subsidie	Begrotingsprogramma	Begunstigde	Bedrag 2024 (€)	toelichting
Begrotingspost-subsidie	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	CROW	900.000	Subsidie voor het uitvoeren van het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV). Het KpW-programma is gericht op het ondersteunen van de gezamenlijke decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun integrale verkeers- en vervoerbeleid door middel van kennisproducten en het organiseren van netwerken.
Begrotingspost-subsidie	Economisch Vestigingsklimaat	InnovationQuarter	986.081	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. Met ingang van begrotingsjaar 2018 verstrekt de MRDH jaarlijks een begrotingspost subsidie aan InnovationQuarter voor het uitvoeren van deze afspraken.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	500.000	Het algemeen bestuur heeft op 8 juli 2022 een meerjarige begrotingspost subsidie aan YES!Delft verleend voor de periode juni 2022 tot juni 2025 van € 1.500.000 voor het programma Region of the Future. Het programma is een vervolg op het programma City of the Future, 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 van dit programma. De focus bij Region of the Future ligt op opgaven die bij kunnen dragen aan oplossingen voor de strategische regionale uitdagingen, zoals gedefinieerd in de Groeiagenda Zuid-Holland.

Het algemeen bestuur verstrekt voor het verlenen en vaststellen van deze subsidies een mandaat aan de betreffende bestuurscommissies. Dit mandaatbesluit maakt integraal onderdeel uit van deze begroting.

Hoofdstuk 5 Financiële begroting

5.1 Overzicht baten en lasten

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

Programmabegroting 2024 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	504.403.625	516.043.517	476.751.699	474.304.274	474.322.731	478.634.553
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	57.094.963	162.967.902	145.006.716	154.074.057	140.040.809	98.475.234
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.015.763	5.392.010	5.746.932	5.706.932	5.706.932	5.706.932
Overhead	6.699.777	7.173.992	7.704.144	7.704.144	7.704.144	7.704.144
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**573.214.128**	**691.577.422**	**635.209.491**	**641.789.407**	**627.774.616**	**590.520.863**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	505.403.625	519.324.085	484.398.737	478.485.540	474.407.836	479.309.530
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	57.094.963	162.967.902	145.006.716	154.074.057	140.040.809	98.475.234
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.351.832	5.392.010	5.746.932	5.706.932	5.706.932	5.706.932
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.699.777	7.173.992	7.704.144	7.704.144	7.704.144	7.704.144
Totaal	**574.550.197**	**694.857.989**	**642.856.529**	**645.970.674**	**627.859.721**	**591.195.840**
Saldo van baten en lasten	1.336.068	3.280.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Onttrekking aan reserves	118.750	0		0	0	0
Toevoeging aan reserves*	-1.000.000	-3.280.568	-7.647.038	-4.181.266	-85.105	-674.977
Resultaat	**454.818**	**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 2022-2027.

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2024 per taakveld (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	36.947.195	100.956.217	92.291.272	95.126.329	77.375.781	69.137.514
2.5 Openbaar vervoer	524.551.393	578.055.203	529.467.142	533.252.002	536.987.759	507.972.273
3.1 Economische ontwikkeling	5.015.763	5.392.010	5.746.932	5.706.932	5.706.932	5.706.932
0.4 Overhead	6.699.777	7.173.992	7.704.144	7.704.144	7.704.144	7.704.144
Totaal	**573.214.128**	**691.577.422**	**635.209.491**	**641.789.407**	**627.774.616**	**590.520.863**
Baten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	36.947.195	100.956.217	92.291.272	95.126.329	77.375.781	69.137.514
2.5 Openbaar vervoer	525.551.393	581.335.771	537.114.181	537.433.268	537.072.864	508.647.250
3.1 Economische ontwikkeling	5.351.832	5.392.010	5.746.932	5.706.932	5.706.932	5.706.932
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.699.777	7.173.992	7.704.144	7.704.144	7.704.144	7.704.144
Totaal	**574.550.197**	**694.857.989**	**642.856.529**	**645.970.674**	**627.859.721**	**591.195.840**
Saldo van baten en lasten	1.336.069	3.280.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Onttrekking aan reserves	118.750	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves*	-1.000.000	-3.280.568	-7.647.038	-4.181.266	-85.105	-674.977
Resultaat	**454.819**	**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.

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

De grootste geldstroom, de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) betreft in principe een structurele geldstroom en daarmee een structurele baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt zijn daarmee ook structurele lasten. Wel kunnen er incidenteel middelen aan de BDU worden toegevoegd voor specifieke projecten. De hiermee samenhangende lasten en baten dienen dan wel als incidenteel aangemerkt te worden. Ook de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan gerelateerde uitgaven worden als structureel aangemerkt.

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

Incidentele baten en lasten (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Incidentele lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	85.755.823	6.230.729	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	7.014.369	10.625.919	6.642.166	6.642.166	3.883.710	3.883.710
3. Economisch Vestigingsklimaat	118.750	0	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	**92.888.942**	**16.856.648**	**14.289.204**	**10.823.432**	**3.968.815**	**4.558.687**
Incidentele baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	84.755.823	2.950.161	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	7.014.369	10.625.919	6.642.166	6.642.166	3.883.710	3.883.710
3. Economisch Vestigingsklimaat	118.750	0	0	0	0	0
Overhead	34.389	0	0	0	0	0
Totaal	**91.923.331**	**13.576.080**	**6.642.166**	**6.642.166**	**3.883.710**	**3.883.710**
Saldo van incidentele baten en lasten	**965.611**	**3.280.568**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**

* Exclusief voorstel resultaatbestemming

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer
Incidentele lasten betreffen de toevoegingen aan de risicoreserve financieringen en voor het jaar 2022 aanvullend € 81.727.000 vanwege de Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022 (tevens incidentele baat 2022). Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU (tevens incidentele baat):

Specificatie Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Beschikbaarheidsvergoeding OV	81.727.000					
Toevoeging aan risicoreserve financieringen	1.000.000	3.280.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Incidentele toevoegingen aan de BDU:						
Zuid-Holland bereikbaar exploitatiebudget	2.450.000	2.450.000				
Inzet tour de Force	138.501					
Studie Voorne-Putten	21.000	122.161				
Studie en innovatie CID Binckhorst	378.000	378.000				
Fietsnetwerkplannen Zuidwest	41.322					
Totaal	**85.755.823**	**6.230.729**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Incidentele lasten en baten: Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van Rijk via de BDU. Daarnaast ontvangt de MRDH een specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

Specificatie Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	182.856	1.642.166	1.642.166	1.642.166	883.710	883.710
Oeververbindingen Regio Rotterdam	3.077.794					
Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied		1.050.413				
No regret Den Haag	3.753.719	3.753.719	5.000.000	5.000.000	3.000.000	3.000.000
Maatregel KTA MoVe Algeracorridor		2.341.598				
Maatregel KTA MoVe Westland		657.996				
Optimalisatie aansluiting A15 Aveling		796.694				
Zuid-Holland Bereikbaar werkbudget		383.334				
Totaal	**7.014.369**	**10.625.919**	**6.642.166**	**6.642.166**	**3.883.710**	**3.883.710**

Economisch Vestigingsklimaat

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies de mutaties in alle reserves als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. Dat betreft hier de onttrekking aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ter dekking van de subsidie 2020-2022 (City of the Future) aan YES!Delft (lasten en baten) voor € 118.750.

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

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Saldo baten en lasten	1.336.068	3.280.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-881.250	-3.280.568	-7.647.038	-4.181.266	-85.105	-674.977
Begrotingssaldo na bestemming	**454.818**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	965.611	3.280.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Structureel begrotingssaldo	**1.420.429**	**3.280.568**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**

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

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding
De begroting 2024 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 2024 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 2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026	31-12-2027
Vaste activa (art. 33)						
Materiële vaste activa (art. 35)	**976.683**	**806.422**	**603.160**	**399.899**	**196.637**	**77.838**
Investeringen met economisch nut	976.683	806.422	603.160	399.899	196.637	77.838
Financiële vaste activa (art. 36)	**1.038.465.199**	**1.178.435.982**	**1.350.879.197**	**1.416.361.865**	**1.436.513.387**	**1.428.204.445**
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001
Leningen aan deelnemingen en overige langlopende leningen	1.038.464.198	1.178.434.981	1.350.878.196	1.416.360.864	1.436.512.386	1.428.203.444
Totaal vaste activa	**1.039.441.881**	**1.179.242.404**	**1.351.482.357**	**1.416.761.764**	**1.436.710.024**	**1.428.282.284**
Vlottende activa (art. 37)						
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	**447.995.539**	**360.602.571**	**327.864.689**	**309.044.890**	**308.387.154**	**345.647.168**
Vorderingen op openbare lichamen	40.481.802	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000
Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen	20.000.000	0	0	0	0	0
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	386.533.568	311.102.571	278.364.689	259.544.890	258.887.154	296.147.168
Overige vorderingen	980.170	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Liquide middelen (art. 40)	**50.013**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**
Banksaldi	50.013	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Overlopende activa (art. 40a)	**93.751.373**	**61.035.246**	**35.344.922**	**26.000.000**	**26.000.000**	**26.000.000**
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	74.023.146	41.035.246	15.344.922	6.000.000	6.000.000	6.000.000
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	19.728.227	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Totaal vlottende activa	**541.796.925**	**421.687.817**	**363.259.611**	**335.094.890**	**334.437.154**	**371.697.168**
Totaal activa	**1.581.238.806**	**1.600.930.221**	**1.714.741.969**	**1.751.856.653**	**1.771.147.178**	**1.799.979.453**

PASSIVA	Voorlopige jaarrekening 2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026	31-12-2027
Vaste passiva (art. 41)						
Eigen vermogen (art. 42/43)	**33.843.976**	**36.669.725**	**44.316.763**	**48.498.029**	**48.583.134**	**49.258.111**
Algemene reserve		0	0	0	0	0
Bestemmingsreserves	33.389.157	36.669.725	44.316.763	48.498.029	48.583.134	49.258.111
Gerealiseerde resultaat	454.819	0	0	0	0	0
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	**1.039.232.364**	**1.178.434.981**	**1.350.878.196**	**1.416.360.864**	**1.436.512.386**	**1.428.203.444**
Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.038.451.114	1.178.434.981	1.350.878.196	1.416.360.864	1.436.512.386	1.428.203.444
Waarborgsommen	781.250					
Totaal vaste passiva	**1.073.076.340**	**1.215.104.705**	**1.395.194.959**	**1.464.858.893**	**1.485.095.520**	**1.477.461.555**
Vlottende passiva (art. 47)						
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	**37.198.413**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**	**24.000.000**
Overige schulden	37.198.413	37.000.000	37.000.000	37.000.000	37.000.000	37.000.000
Overlopende passiva (art. 49)	**470.964.053**	**348.825.516**	**282.547.009**	**249.997.760**	**249.051.658**	**298.517.897**
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	152.084.505	109.836.574	76.295.949	62.566.500	62.278.134	74.484.359
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	31.683.848	236.988.941	204.251.059	185.431.260	184.773.525	222.033.538
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	2.041.060	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Totaal vlottende passiva	**508.162.466**	**385.825.516**	**319.547.009**	**286.997.760**	**286.051.658**	**322.517.897**
Totaal passiva	**1.581.238.806**	**1.600.930.221**	**1.714.741.969**	**1.751.856.653**	**1.771.147.178**	**1.799.979.453**

EMU-saldo

EMU saldo (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	1.336.068	3.280.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	187.261	200.262	203.262	203.262	203.262	141.098
Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd		-30.000		0	0	0
Berekend EMU-saldo	**1.523.329**	**3.450.829**	**7.850.300**	**4.384.528**	**288.366**	**816.075**

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

Arbeidskostengerelateerde verplichtingen
Het BBV schrijft voor dat inzage wordt gegeven in jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, waarvoor geen voorziening is getroffen. De verschuldigde bedragen wegens vakantietoeslag, eindejaars- en levensloopuitkeringen worden sinds de verplichte invoering van het Individueel Keuzebudget vanaf 2017 geheel toegerekend aan het begrotingsjaar, waarin zij zijn verschuldigd. Met ingang van 2022 is vanuit de Cao de mogelijkheid om verlof te sparen. Gezien het geringe bedrag worden er vooralsnog geen voorzieningen opgenomen.
Ten tijde van het opmaken van deze begroting 2024 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2024.
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 2022 t/m 2027 is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2022-2027

Omschrijving	Voorlopige jaarrekening 2022	Raming toevoeging 2023	Raming onttrekking 2023	Raming saldo 31-12-2023	Raming toevoeging 2024	Raming onttrekking 2024	Raming saldo 31-12-2024
Reserves							
Egalisatiereserve EV	5.389.157	0	0	5.389.157	0	0	5.389.157
Risicoreserve financieringen	28.000.000	3.280.568	0	31.280.568	7.647.038	0	38.927.606
				0			0
Subtotaal reserves	*33.389.157*	*3.280.568*	*0*	*36.669.725*	*7.647.038*	*0*	*44.316.763*
				0			0
Fondsen				0			0
BDU	312.419.938	583.547.419	658.978.416	236.988.941	564.919.389	597.657.271	204.251.059
Subtotaal fondsen	*312.419.938*	*583.547.419*	*658.978.416*	*236.988.941*	*564.919.389*	*597.657.271*	*204.251.059*
TOTAAL-GENERAAL	**345.809.095**	**586.827.987**	**658.978.416**	**273.658.666**	**572.566.427**	**597.657.271**	**248.567.822**

Omschrijving	Raming toevoeging 2025	Raming onttrekking 2025	Raming saldo 31-12-2025	Raming toevoeging 2026	Raming onttrekking 2026	Raming saldo 31-12-2026	Raming toevoeging 2027	Raming onttrekking 2027	Raming saldo 31-12-2027
Reserves									
Egalisatiereserve EV	0	0	5.389.157	0	0	5.389.157	0	0	5.389.157
Risicoreserve financieringen	4.181.266	0	43.108.872	85.105	0	43.193.977	674.977	0	43.868.954
			0			0			0
Subtotaal reserves	*4.181.266*	*0*	*48.498.029*	*85.105*	*0*	*48.583.134*	*674.977*	*0*	*49.258.111*
			0			0			0
Fondsen			0			0			0
BDU	576.138.211	594.958.010	185.431.260	574.138.211	574.795.946	184.773.525	574.138.211	536.878.197	222.033.538
Subtotaal fondsen	*576.138.211*	*594.958.010*	*185.431.260*	*574.138.211*	*574.795.946*	*184.773.525*	*574.138.211*	*536.878.197*	*222.033.538*
TOTAAL-GENERAAL	**580.319.477**	**594.958.010**	**233.929.289**	**574.223.315**	**574.795.946**	**233.356.659**	**574.813.188**	**536.878.197**	**271.291.649**

Toelichting staat van reserves en fondsen

Egalisatiereserve EV
Deze reserve bevat voornamelijk de per 31 december 2022 nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH (€ 4.429.512). Daarnaast resteert per jaareinde nog € 959.645 van de resultaatbestemming 2021. Uiterlijk medio 2024 dient de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat hiervoor een concrete bestemming voor te stellen.

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 2024 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 2023 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2024
Albrandswaard	26.361	2,97	78.292
Barendrecht	48.805	2,97	144.951
Capelle aan den IJssel	67.531	2,97	200.567
Delft	106.083	2,97	315.067
's-Gravenhage (gemeente)	562.416	2,97	1.670.376
Krimpen aan den IJssel	29.506	2,97	87.633
Lansingerland	64.741	2,97	192.281
Leidschendam-Voorburg	77.759	2,97	230.944
Maassluis	35.301	2,97	104.844
Midden-Delfland	19.468	2,97	57.820
Nissewaard	86.848	2,97	257.939
Pijnacker-Nootdorp	57.683	2,97	171.319
Ridderkerk	47.485	2,97	141.030
Rijswijk (ZH.)	58.004	2,97	172.272
Rotterdam	664.071	2,97	1.972.291
Schiedam	80.631	2,97	239.474
Vlaardingen	75.053	2,97	222.907
Voorne aan Zee**	73.949	2,97	219.629
Wassenaar	27.106	2,97	80.505
Westland	114.915	2,97	341.298
Zoetermeer	127.052	2,97	377.344
Totaal	**2.450.768**		**7.278.783**

(*) bron: CBS StatLine info van 21-3-2023.
(**) per 1 januari 2023 zijn de gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne gefuseerd. Per die datum is de nieuwe gemeente Voorne aan Zee ontstaan.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2023 met € 0,15 (Kadernota MRDH begroting 2024) naar € 2,97 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2024 € 7,3 miljoen en wordt voor € 5,7 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) € 1,6 miljoen ingezet.

Hoofdstuk 8 Besluit

1. De begroting 2024 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vast te stellen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van de meerjarenbegroting 2025-2027;
2. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit te mandateren om begrotingspostsubsidies te verlenen en vast te stellen en dit mandaat te begrenzen tot de genoemde begunstigden en de daarbij behorende bedragen op de begrotingsprogramma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer;
3. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat te mandateren om begrotingspostsubsidies te verlenen en vast te stellen en dit mandaat te begrenzen tot de genoemde begunstigden en de daarbij behorende bedragen op het begrotingsprogramma Economisch vestigingsklimaat.

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 8 september 2023

de secretaris, de voorzitter,

Christel Mourik Jan van Zanen

Bijlage 1 Indicatoren

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

#	Taakveld	Indicator	Periode	Waarde B2024	Waarde B2023
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	2023 per 1000 inwoners	0,038 fte per 1000 inwoners	0,037 fte per 1000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	1 januari 2023 per 1000 inwoners	0,036 fte per 1000 inwoners	0,035 fte per 1000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	2024	€ 5,54 per inwoner	€ 5,31 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	2022	9,85% van de totale loonsom	6,34% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	2022	1,21% van de totale lastenbegroting	1,25% van de totale lastenbegroting

Ad 1) In de begroting 2024 bedraagt de formatie 92,6 fte. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2023 2.450.768 (zie hoofdstuk 7).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2023 bedraagt 87,0 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 2023 2.450.768 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3) De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2024 € 13.588.615 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2023 2.450.768 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4) De totale loonsom bedroeg in 2022 € 8.715.423. De externe inhuur bedroeg in 2022 € 858.744. Voor 27% betreft deze inhuur medewerkers van de aangesloten gemeenten.

Ad 5) In de Begroting 2024 bedraagt de overhead € 7.704.144 (zie 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 635.209.491 (zie hoofdstuk 1). De indicator is voornamelijk afhankelijk van de totale lasten van de begroting. Die kan vanwege de realisatie van grote infrastructurele projecten schommelen. De kosten van overhead volgen de verwachte materiële en personele prijsontwikkeling.

Bijlage 2 Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU

(bedragen x € 1.000.000)

Projectnaam	Subproject	MRDH bijdrage	Fase	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	na 2042
Systeemsprong Sneltramtraject		15	Realisatie	2																				
Hoekse Lijn Rotterdam		410	Realisatie	3																				
A16		65	Realisatie	9	9	9																		
Lijn 19		54	Realisatie	4	3	3																		
KTA 2020-2023		30	Realisatie	8	6	4	3																	
AVLM		15	Realisatie	2	-	1	1																	
MFR - Westland Rotterdam		21	Realisatie		8	6	6	1																
R-Net: Upgrade 6 buslijnen		6	Realisatie	2	2	1																		
INTHR		130	Realisatie	22	22	32	32																	
Aanpassing Schiedam ivm 4 sporigheid		7	Realisatie	3	3	1																		
Hart van Zuid		12	Realisatie																					
Busstation Nissewaard		10	Realisatie	5	5																			
Metrostation Nissewaard		11	Realisatie	3	3	1																		
Move- CID Binckhorst no regret - Rijksbijdrage OV		5	Realisatie	1	1																			
Move - CID Binckhorst no regret - Eigen bijdrage OV		3	Realisatie	1	1																			
Move- CID Binckhorst no regret - Rijksbijdrage Verkeer		21	Uitwerking	5	6	3	3	2	1	1														
Move - CID Binckhorst no regret - Eigen bijdrage Verkeer		19	Uitwerking	4	8	2	3	1	1															
R-net Ridderkerk-Rotterdam (HOV Ridderkerk)		7	Uitwerking	2	3	1	1																	
Ketenmobiliteit (Transitieprogramma)		9	Uitwerking	2	1	1	1	1	1	1	1													
Nieuw Reijerwaard		5	Uitwerking	5																				
Mov Metronet		100	Uitwerking	1	1	10	20	20	10	10	10	17												
Mov RandstadRail (Leyenburgcorridor)		90	Uitwerking			11	11			11	11		12	11	12	11								
MFR Rotterdam- Zoetermeer		16	Uitwerking	4	6	4	1																	
MFR Delft - Rotterdam Alexander		20	Uitwerking	5	5	5	5																	
Programma kleine projecten		570	Uitwerking	10	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
MFR Den Haag - Pijnacker		18	Planstudie*			7	6	5																
Beatrixlaan fase 1		9	Planstudie*		4	4	1																	
Kruising Erasmusweg-Lozerlaan		22	Planstudie*			1	4	6	6	5														
Fietsroute N14 Sijtwende		7	Planstudie*							3	4													
Doorstroming OV		8	Planstudie*	3	7	1																		
Move - Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam		7	Planstudie*					3	4															
	Overig	23	Verkenning*					6	6	6	5													
Move - Gebiedsuitwerking Greenport 3.	MFR Westland - Honselersdijk - Den Haag	14	Planstudie*		3	4	4	3																
	MFR Westland - Monster - Den Haag	19	Planstudie*		4	5	5	5																
	MFR Westland - Midden Delfland - Delft	12	Planstudie*		3	3	3	3																
	Greenport 3.0	5	Verkenning*		1	1	1	2																
Move - Studiekosten MIRT projecten		10	Verkenning*	1	1	1	1	1	1	1	1	2												
Move - Binckhorst		113	Verkenning*							2	28	28	28	27										
Move - Oeververbinding	Oeververbinding	190	Verkenning*								14	50	50	50	26									
	HOV Maastunnel	8	Verkenning*			2	3	3																
Move - Algera		13	Verkenning*						3	5	5													
Move - Oude Lijn en Knooppunten		44	Verkenning*			5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	2	2	2						
MFR route Dordrecht -Rotterdam			Verkenning																					
Beatrixlaan fase 2			Verkenning																					
Aanpassing Schiedam ivm 4 spoorigheid			Verkenning																					
P+R Kralingse Zoom en Meijersplein			Pre-verkenning																					
HOV Ridderkerk fase 2			Pre-verkenning																					
Mov ZoRo			Pre-verkenning																					
Metropolitane fietsroutes - fase 3			Pre-verkenning																					
Mobiliteitstransitie (oa. P+R)			Pre-verkenning																					
Mov innovatie spoorbeveiliging samenloopdeel			Pre-verkenning																					
HOV-verkenning Den Haag-Naaldwijk-Maassluis-Delft-Rotterdam			Pre-verkenning																					
Plan toekomstvast tramnet Rotterdam			Pre-verkenning																					
Move - gebiedsuitwerking boven de 80			Pre-verkenning																					
metrostation Nissewaard fase 2			Pre-verkenning																					
Mov Koningscorridor west (excl Binckhorst)			Pre-verkenning																					
Mov Koningscorridor oost (CS - Madurodam)			Pre-verkenning																					
Mov Koningscorridor Oost (Telderstracé)			Pre-verkenning																					
Knooppunt Beurs			Pre-verkenning																					

* In sommige gevallen is het van belang dat de financiële inzet van de MRDH eerder wordt vastgelegd in de begroting om zodoende te voldoen aan het budgetrecht van het algemeen bestuur. Dat geldt bijvoorbeeld voor MIRT projecten waarbij afspraken worden gemaakt tussen regio en Rijk. Ongeacht van de fase waarin een MIRT project zich bevindt, wordt zo nodig een reservering gemaakt in de begroting. Daardoor kan het voorkomen dat projecten die feitelijk nog in de verkenning- of planstudiefase zitten toch onderdeel worden van de begroting.

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage 3 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding, achtergronden en kaders 76
1.1 Inleiding 76
1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit 77
1.3 De Strategische Agenda 2023 - 2026 78
1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden 78
2. Financiële samenvatting 80
3. Integrale programma's 81
4. Programma's en projecten Openbaar Vervoer 91
1.1 Programma's Openbaar Vervoer 92
1.2 Verkenningen en studies Openbaar Vervoer 103
1.3 Planstudies Openbaar Vervoer 108
1.4 Uitwerkingen Openbaar Vervoer 109
1.5 Realisatie Openbaar Vervoer 114
5. Programma's en projecten Verkeer 119
5.1 Programma's Verkeer 121
5.2 Verkenningen en planstudies Verkeer 124
5.3 Uitwerkingen Verkeer 126
5.4 Realisatie Verkeer 126
6. In 2022 en 2023 in gebruik genomen projecten 129

Bijlagen:

Bijlage A Grote projecten
Bijlage B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger
Bijlage B2 Kleine projecten: aanmeldingen 2023
Bijlage B3: In 2022 en 2023 afgesloten projecten
Bijlage C R-net
Bijlage D Prioritaire Metropolitane Fietsroutes
Bijlage E Doorstromingsmaatregelen OV
Bijlage F Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio
Bijlage G InnOVatie
Bijlage H Afkortingenlijst

1. Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 Inleiding

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de 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 begrotings-programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is het overzicht van grote en kleine projecten en programma's die bij de MRDH in voorbereiding of uitvoering zijn, gericht op het begrotingsprogramma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. De begroting is op basis van de voortgang van werkzaamheden. De bijlagen van het IPVa blijven gestoeld op beschikkingen, betalingen en het te verwachten kasritme. Hiermee beogen we duidelijkheid te verschaffen aan subsidie-aanvragers of er al een voorschot is aangevraagd en wat de omvang is van de resterende financiële verplichting.
Het IPVa beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden: in de vorm van te verlenen subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten. Hiervoor zijn met name de 21 gemeenten en de provincie Zuid-Holland geconsulteerd.

In november 2022 zijn in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) door het Rijk en de regiopartners (waaronder de MRDH) afspraken gemaakt over ontsluiting van de NOVEX woningbouwlocaties en voor regionale OV-maatregelen en mobiliteitspakketten.
Voor de Zuidelijke Randstad, waar het MRDH-gebied in ligt, heeft het Rijk circa € 2,6 miljard gereserveerd, plus maximaal € 171 miljoen voor de mobiliteitspakketten. Hoofdstuk 3 geeft daar een korte beschrijving van. Een aantal van de maatregelen is onder voorwaarde van cofinanciering door de regio. De regio zal dus ook zelf budgetten beschikbaar moeten stellen.

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

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

Hoofdstuk 6 geeft het beeld van grote of bijzondere projecten die in 2022 en 2023 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. Op 1 januari is de nieuwe gemeente Voorne aan Zee gevormd uit de voormalige gemeenten Hellevoetsluis, Westvoorne en Brielle. Het werkgebied van de MRDH omvat nu 21 gemeenten.

1.3 De Strategische Agenda 2023 - 2026

In het tweede kwartaal van 2023 stelt het algemeen bestuur de nieuwe Strategische Agenda 2023 – 2026 (SA) vast. In deze SA zijn vier opgaven benoemd: groei, vernieuwen, kwaliteit en herstel van de regio. Uit deze vier opgaven zijn zes opdrachten voortgekomen:

1. Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
2. Toekomstbestendige economie stimuleren
3. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren
4. Vernieuwen van werklocaties
5. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
6. Herstellen van het OV-systeem

Opdrachten 2 en 4 zijn voornamelijk het werkgebied van Economisch Vestigingsklimaat. Voor opdracht 6, het herstel van het OV-systeem, is het programma versnellingsmaatregelen opgenomen in dit IPVa.

De lopende verkenningen, planstudies, uitwerkingen, projecten en programma's zijn herschikt naar de nieuw benoemde opdrachten.

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, assets, jaarlijkse bijdragen aan gelieerde partijen, beleidsonderzoek en apparaatslasten worden betaald vanuit de BDU-gelden, maar zijn geen projectmatige investeringen. Om die reden maken deze geen onderdeel uit van het IPVa.

Het IPVa heeft een basis in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2023 en de bijbehorende Uitvoeringsregeling.

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

<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 geen dekking. De planning heeft een bandbreedte van enige jaren en er is nog geen aangewezen projectorganisatie.

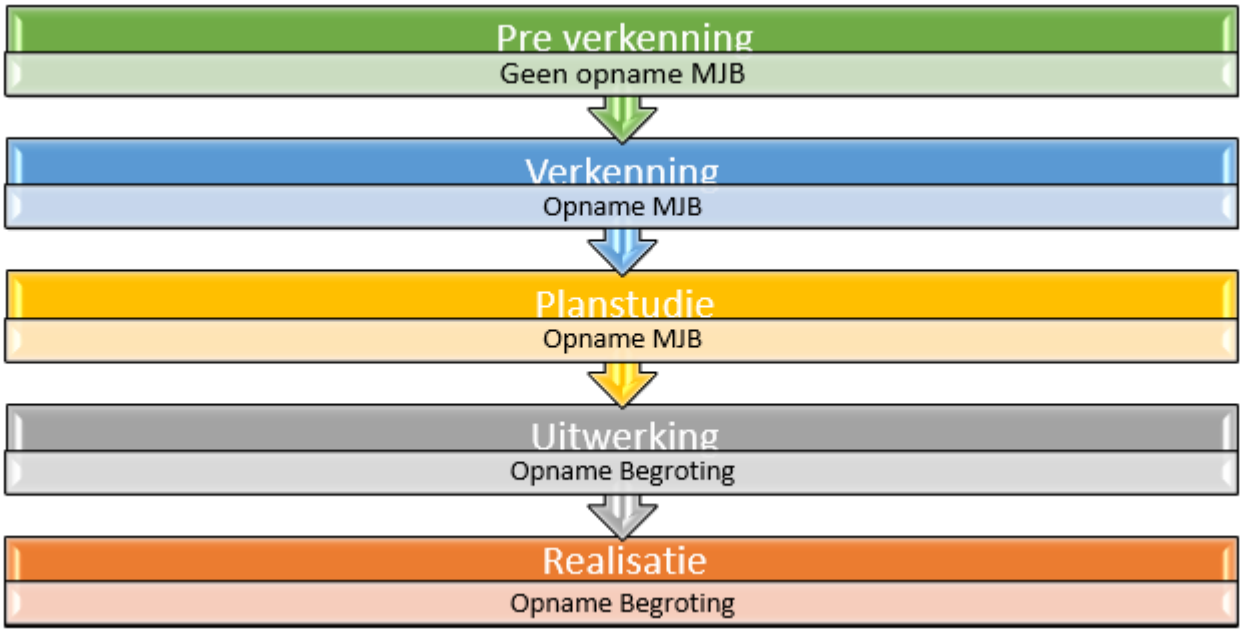
<u>Uitwerkingsfase</u>: Voor het project heeft de MRDH een aanmelding van de wegbeheerder getoetst en opgenomen in het IPVa. De planning is tot 1 à 2 jaar nauwkeurig. Het project kan eventueel afvallen als blijkt dat er (nog) geen of onvoldoende geld beschikbaar is om het project uit te voeren en af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

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

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

OV-projecten gaan daarbij onderdeel uitmaken van een concessie met afspraken en middelen voor exploitatie en beheer- en onderhoud.

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



In sommige gevallen is het van belang dat de financiële inzet van de MRDH eerder wordt vastgelegd in de begroting om zodoende te voldoen aan het budgetrecht van het algemeen bestuur. Dat geldt bijvoorbeeld voor MIRT projecten waarbij afspraken worden gemaakt tussen regio en Rijk. Ongeacht van de fase waarin een MIRT project zich bevindt, wordt zo nodig een reservering gemaakt in de begroting.

2. Financiële samenvatting

De projecten en de organisatie van de Va MRDH worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage, de zogenaamde Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor de gehele regio hanteren we voor 2024 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.

In 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 Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)) en nog lopende bijdragen voor programma's.

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

Voor het IPVa 2024 gelden de volgende randvoorwaarden:
- Binnen het jaarlijkse budget voor Kleine projecten is er geen aparte oormerking voor fiets- en ketenmobiliteit, verkeerseducatie, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur en openbaar vervoer.
- Als er ruimte ontstaat binnen enig programma omdat een subsidie niet wordt aangevraagd of lager wordt beschikt, dan blijft deze financiële ruimte gedurende de looptijd van het programma beschikbaar.

3. Integrale programma’s

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

Er zijn ook diverse samenwerkingsprogramma’s. Een samenwerkingsprogramma is een geheel van projecten gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst van de MRDH met meerdere partijen, met als doel het realiseren van dat programma. Een voorbeeld daarvan zijn de afspraken van het BO MIRT over de oeververbindingen regio Rotterdam, bereikbaarheid CID Binckhorst en de verkenning Oude Lijn & knooppunten tussen Leiden en Dordrecht.

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

Naast bovenstaande programma’s is er natuurlijk ook het programma Kleine Projecten met projecten waarvan de omvang van de subsidie kleiner is dan € 5 miljoen. Deze projecten vallen onder fiets- en ketenmobiliteit, verkeersveiligheid, verkeersmanagement en wegenstructuur, of openbaar vervoer. Vanwege de relatief beperkte omvang zijn gedragsbeïnvloeding/educatie verkeersveiligheid, de ombouw van VRI tot iVRI’s (intelligente Verkeersregelinstallaties) en aanpassingen infra na wijziging OV-lijnen, 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.

BO-MIRT algemeen

Het kabinet stelt de komende 10 jaar in totaal € 7,5 miljard beschikbaar voor ontsluiting van nieuwe woningen in de NOVEX-verstedelijkingsgebieden en voor de versnelling van grootschalige woningbouwlocaties door kleine bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen. NOVEX staat voor Nationale Omgevingsvisie Extra. Een van de gebieden is de Zuidelijke Randstad, waarvoor in 2019 een verstedelijkingsakkoord is gesloten. Afgesproken is 70.000 woningen en ruimte voor 80.000 arbeidsplaatsen te realiseren langs de Oude Lijn en 100.000 woningen op goed bereikbare plekken.

De maatregelen voor de € 6 miljard voor de NOVEX woningbouwlocaties zijn bedoeld voor hoofdinfrastructuur en komen uit het Mobiliteitsfonds. De financiële situatie van het Mobiliteitsfonds maakt dat de investeringsruimte van het Rijk, na het oormerken van de financiële middelen, beperkt is.

€ 1,5 miljard wordt vanuit het Rijk beschikbaar gesteld voor regionale OV-maatregelen en zogenaamde mobiliteitspakketten. Deze laatste pakketten omvatten kleine maatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen en worden door het Rijk én regio bekostigd. De rijksbijdrage betreft dus een bijdrage aan regionale en lokale maatregelen. Het Rijk geeft hiervoor de volgende voorwaarden mee:

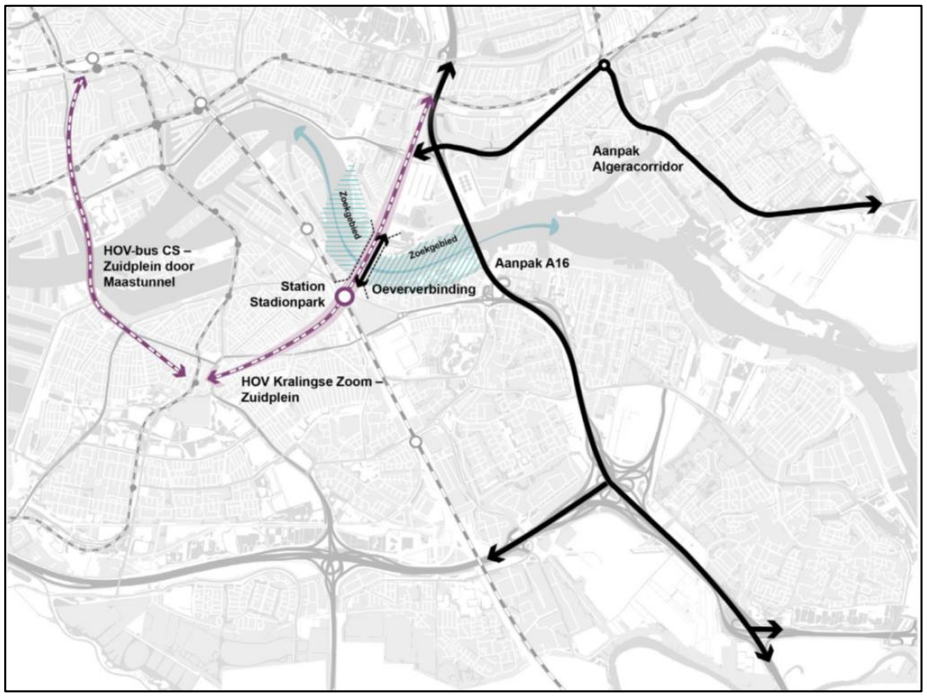
- 50% cofinanciering door de regio.
- Voor de versnellingsafspraken en de mobiliteitspakketten is de rijksbijdrage taakstellend met een jaarlijkse indexatie conform de IBOI tot het moment van uitbetaling.
- Afdracht van het btw-deel van de Rijksbijdrage aan het btw-compensatiefond.
- De bijdrage van het Rijk komt beschikbaar via een specifieke uitkering.
- De risico’s blijven voor de regio.

De reguliere verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden is de basis voor de afspraken voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van nieuwe woningen. Het Rijk is risicodragend voor Rijksinfrastructuurprojecten, tenzij anders is afgesproken. Voor de regionale schaalsprongen en de grote regionale infrastructuur- bereikbaarheidsmaatregelen waaraan het Rijk een financiële bijdrage levert, zijn de bijdragen van Rijk en regio taakstellend.

BO-MIRT Oeververbindingen en HOV Oostflank Rotterdam

Opdracht SA	: Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase:	: Tracéwetprocedure, planstudie
Planning	: Planuitwerking 2023-2024, aanbesteding 2025, Realisatie 2026-2030
Investering	: € 1.288 miljoen inclusief btw, inclusief Algeracorridor
Subsidie MRDH	: Oeververbinding, Algeracorridor, HOV Maastunnel: € 198,3 miljoen
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Rotterdam

In de Oostflank van de Rotterdamse regio moeten tot en met 2030 circa 19.000 woningen worden gebouwd, daarna komen er mogelijk nog circa 16.000 woningen extra. De regio start daarbij met de volgende fase in de Oostflank, te verankeren in een herziening van de Rotterdamse en Provinciale omgevingsvisie. Nadere afspraken hierover tussen partijen worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord en het Woon-werkakkoord. Rijk en regio benadrukken aanvullend de netwerkeffecten van het Voorkeursalternatief, welke bijdragen aan het realiseren van woningen op locaties elders in de Rotterdamse regio.
Rijk en regio hebben in het BO MIRT van 2022 de inhoud van het Voorkeursalternatief vastgesteld: een multimodale brugverbinding (verder te noemen: brug) met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein, station Stadionpark, en een HOV-busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel.
De kosten worden geraamd op € 1.288 miljoen inclusief btw, prijspeil 2022. Ter dekking van deze kosten reserveert het Rijk € 625 miljoen plus € 9 miljoen voor een Mobiliteitspakket. De regio reserveert € 654 miljoen. Deze reserveringen zijn inclusief eerder gereserveerde bedragen. De bekostiging van de hoogwaardige busverbinding via de Maastunnel werken de regionale partijen de komende periode verder uit.
Na positieve besluitvorming op lokaal en regionaal niveau in het voorjaar van 2023 formaliseren Rijk en regio bovenstaande afspraken door het vaststellen van het definitieve Voorkeursbesluit en het ondertekenen van een bestuursovereenkomst. Deze overeenkomst bevat concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de Oeververbinding, station Stadionpark en busverbinding Maastunnel, evenals afspraken over organisatie, financiële risico's en hoe om te gaan met kostenoverschrijdingen.



Hiernaast: de scope van de MIRT-planuitwerking Oeververbindingen regio Rotterdam

Brug met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein
De brug moet ruimte bieden aan een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit, fietsers en voetgangers en een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten.
Uit het in de MIRT-Verkenning uitgevoerde onderzoek blijkt dat de onderzochte brug-varianten niet vlot en veilig te passeren zijn door de scheepvaart. Tegelijkertijd blijkt uit aanvullend onderzoek dat er optimalisaties mogelijk zijn die kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug. Partijen stellen de bestuurlijke voorkeur vast voor een nieuwe brug op de locatie 'Bocht A' Nesserdijk – Olympiaweg.
De regio doet de planuitwerking in samenwerking met partijen zoals RWS, de Havenmeester, het Havenbedrijf en de omgeving om een vlot en veilig te passeren brug te ontwerpen. De rollen en verantwoordelijkheden van partijen worden nog nader uitgewerkt.
De uit te werken uitgangspunten zijn onder andere: de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vast deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor.
De brug wordt verankerd in de Rotterdamse Omgevingsvisie. Aan het einde van de planuitwerking vindt de planologische en juridische inpassing plaats in het bestemmings-/omgevingsplan.

A16 Van Brienenoordcorridor
Partijen stellen alternatief A als bestuurlijke voorkeur vast: het slimmer inrichten van de weg, het toevoegen van een extra rijstrook op delen van het tracé en het aanpassen van het weefvak bij aansluiting Feijenoord. De Minister van IenW zal de Startbeslissing nemen zoals bedoeld in de Tracéwet zodra de personele capaciteit beschikbaar is voor het doorlopen van de reguliere/korte Tracéwetprocedure. De Tracéwetprocedure wordt onafhankelijk van de werksporen Algeracorridor en Oeververbinding doorlopen.
De Minister van IenW zal de detaillering van het wegontwerp in afstemming met de regio uitwerken.
Eén van de doelen van de A16 Rotterdam is het ontlasten van de A13 bij Overschie en de A20 tussen Knooppunt Kleinpolderplein (A13/A20) en Knooppunt Terbregseplein (A16/A20). In het vervolg wordt daarom onderzocht welke mogelijkheden er zijn om extra verkeersdruk op deze wegtrajecten als gevolg van de extra wegcapaciteit op de A16 Van Brienenoordcorridor te voorkomen, zonder dat elders op het netwerk problemen ontstaan dan wel worden vergroot.
De Minister van IenW zal de verbreding van de toerit en het weefvak A15 Barendrecht opnemen in de Startbeslissing voor de aanpak van de A16 Van Brienenoordcorridor, mits sprake is van een afspraak met de Minister over de bekostiging hiervan door de regio en naar oordeel van de Minister de doorstroming op de A15 kan worden geborgd, uitgaande van realisatie van alternatief A.
Het Rijk reserveert voor de realisatie van de ingrepen op de A16 Van Brienenoordcorridor € 255 miljoen waarvan € 200 miljoen al was gereserveerd in het Mobiliteitsfonds en € 55 miljoen wordt gereserveerd uit de middelen voor ontsluiting woningbouw.

Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel
Er komt een HOV busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel met een frequentieverhoging naar 12x per richting per uur. Er komt een nieuwe halte bij de ’s-Gravendijkwal, inclusief een voetgangerstunnel naar het Erasmus Medisch Centrum /metrostation Dijkzigt. De kosten ad € 30 miljoen betalen de regionale overheden.
Rijk en regio zullen, in nauwe samenwerking met de RET, tijdens de planuitwerking onderzoek uitvoeren naar aanvullende maatregelen die nodig zijn om de kwaliteit van de busverbinding op HOV-niveau te brengen en daarbij de effecten op het stedelijk wegennet en het hoofdwegennet betrekken. Op basis van de resultaten van deze planuitwerking nemen partijen een besluit over de te nemen maatregelen aanvullend op het pakket van € 30 miljoen zoals hierboven beschreven.

Station Stadionpark
Rijk en regio stemmen in met de ontwikkeling van het huidige evenementenstation Stadionpark tot een regulier bediend treinstation, met als uitgangspunt 6 Sprinters per richting per uur, met een doorgroei naar 8 sprinters.
In de nog te starten MIRT-verkenning Oude Lijn wordt onderzocht wat er nodig is om station Stadionpark door te ontwikkelen tot een bediening met tenminste 12 Sprinters per uur.
Station Stadionpark is onderdeel van de financiële reservering van Rijk en regio ten behoeve van de MIRT-verkenning Oude Lijn.

Mobiliteitspakket Oeververbindingen
Het rijk reserveert € 9 miljoen inclusief btw voor een aanvullend mobiliteitspakket. De bijdrage heeft prijspeil 2022 en wordt jaarlijks geïndexeerd met de IBOI tot het moment van uitkeren. Er vindt afdracht plaats aan het btw-compensatiefonds. In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van de mobiliteitspakketten en vullen de volgende voorwaarden in:

- Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw.
- Effect van deze maatregelen op nationale netwerken.
- Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen).
- De bijdrage van de regio.

Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico’s zijn voor rekening van de gemeente dan wel mede-bekostigende partners zoals provincie, vervoerregio, marktpartijen, et cetera.

Algeracorridor
Rijk en regio stellen het voorgenomen Voorkeursalternatief vast, bestaande uit een maximale benutting van de bestaande wegcapaciteit van de Algerabrug met een extra autorijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting een ongelijkvloerse oplossing bij Capelseplein. Dit gaat onafhankelijk van de werksporen A16 en Oeververbinding.
Parallel voert de regio nader onderzoek uit op verkenningenniveau naar een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en optimalisaties aan de bestaande fietsroute over de Algerabrug. De regio blijft daarbij het Rijk betrekken. Binnen enkele jaren vindt besluitvorming plaats of een verbinding voor langzaam verkeer onderdeel wordt van het Voorkeursalternatief.
Het voorgenomen Voorkeursalternatief inclusief een verbinding voor langzaam verkeer is geraamd op € 63 miljoen exclusief btw, prijspeil 2022. De regio behoudt de huidige gezamenlijke reservering van € 68 miljoen exclusief btw.
Na positieve besluitvorming in het voorjaar van 2023 op lokaal en regionaal niveau formaliseren rijk en regio bovenstaande afspraken in een bestuursovereenkomst.

Kralingseplein
Rijk en regio onderkennen dat het Kralingseplein in de toekomst een knelpunt vormt en spreken af vervolgonderzoek te doen naar mogelijke oplossingsrichtingen.

Central Innovation District (CID)-Binckhorst, No Regret maatregelen

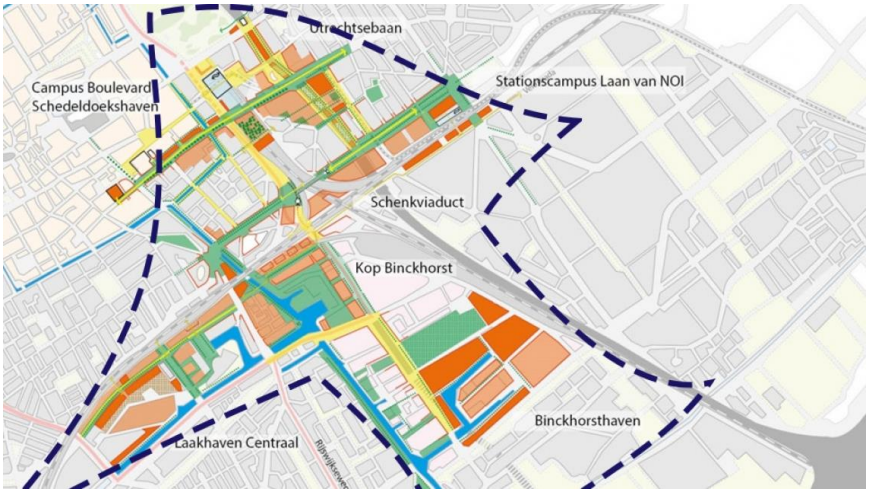
Opdracht SA : Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Planning : Realisatie 2020-2025
Investering : € 78,6 miljoen
Subsidie MRDH : € 21,4 miljoen, plus Rijk via BDU € 26 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener

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

Een belangrijk onderdeel is de ombouw en aanpassing van spoorviaducten voor een nieuwe trambaan. Omdat dit onderdeel niet los kan worden gezien van de totale realisatie trambaan, wordt het budget ad € 59,9 exclusief btw uit het No Regret-pakket gehaald en toegevoegd aan de planstudie van het gehele tracé conform afspraak BO MIRT.

De resterende lijst met 14 projecten wordt uitgevoerd tussen 2020 en 2025. De financieel omvangrijkste projecten zijn de HOV-baan tussen de Mercuriusweg en Zonweg, de snelfietsroute Verlengde Velostrada, de fietsroute Trekvliettracé, een tijdelijke uitbreiding van de meerlaagse fietsenstalling bij station Laan van NOI, Mobility hubs en het herinrichten van de Waldorpstraat tussen station HS en de Binckhorst. De lijst van projecten is beschreven in het rapport van 16 juli 2019, vastgesteld in het BO-MIRT van november 2019. Bij de evaluatie is de Fietsvoorziening westzijde van Den Haag Centraal vervallen omdat deze voorlopig niet tijdig gerealiseerd zal worden.

In 2020 is een verdere toedeling van de gemaximeerde budgetten per verstrekker gemaakt. Na overheveling van budget Sporendriehoek naar de planstudie, zijn de maximale bijdragen:
IenW € 26,0 miljoen
MRDH € 21,4 miljoen
Den Haag € 19,3 miljoen
provincie Zuid-Holland € 8,9 miljoen
Leidschendam-Voorburg € 3 miljoen.



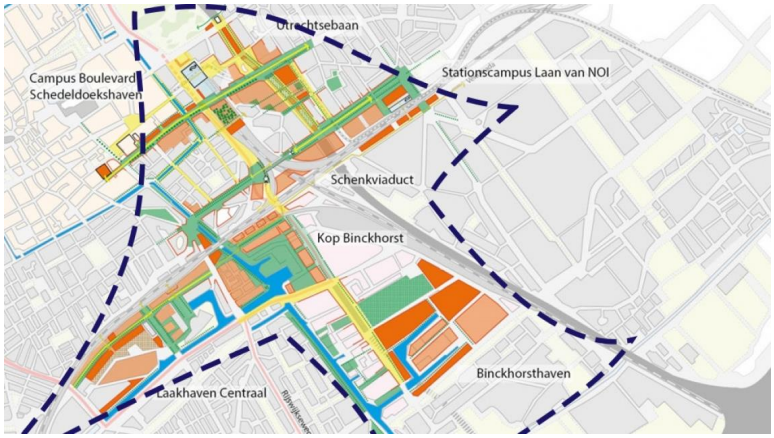
BO-MIRT CID-Binckhorst

Opdracht SA : Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase: : Planstudie
Planning : Uitvoering 2029 - 2033
Investering : Circa € 575 miljoen inclusief btw, inclusief budget No Regret
Subsidie MRDH : € 112,5 miljoen exclusief btw
Rol MRDH : Mede-opdrachtgever planstudie, subsidieverlener realisatie

In het BO MRT van november 2022 zijn de volgende punten vastgelegd. In CID Binckhorst moeten tot 2030 ruim 20.000 woningen gebouwd worden, daarna komen er mogelijk nog 15.000 woningen extra. Afspraken hierover worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord, de regionale woondeals en het Woon-werkakkoord.
De volgende fase van de stedelijke ontwikkeling dient gelijk op te lopen met de uitwerking en realisatie van het voorgenomen Voorkeursalternatief. Dat bestaat uit een hoogwaardige tramverbinding door de Binckhorstlaan via de Maanweg richting station Voorburg en via de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft. Dit in combinatie met het aanpassen van de spoorviaducten in de sporendriehoek en een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen. De kosten zijn geraamd op € 575 miljoen inclusief btw, prijspeil 2022.

Ter dekking van deze kosten hebben Rijk en regio al eerder € 242 miljoen gereserveerd, inclusief de budgetten voor het No Regret-pakket. Voor het ontbrekende deel reserveert het Rijk € 213 miljoen en de regio € 115 miljoen. Voor de laatste ontbrekende dekking doet het ministerie van BZK een voorstel in de Rijksbrede besluitvorming in het voorjaar van 2023.

Na positieve besluitvorming op lokaal en regionaal niveau in het voorjaar van 2023 formaliseren Rijk en regio de afspraken in een definitief Voorkeursbesluit en het ondertekenen van een bestuursovereenkomst. Deze overeenkomst bevat concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de tramverbinding CID-Binckhorst, plus afspraken over organisatie, financiële risico’s en kostenbeheersing. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het kader van de landelijke afspraken woningbouw en mobiliteit: “Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring”. Dit kader geldt ook voor de fase tot het definitieve Voorkeursbesluit.
Op basis van bovenstaande starten de partijen de planstudiefase. In de uitwerking van deze fase zet de regio zich in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie. Denk aan een samenhangende aanpak gericht op fietsen en lopen, en de inzet van flankerend beleid op deelmobiliteit en een stringent parkeerbeleid.



Mobiliteitspakket Binckhorst

Het Rijk reserveert taakstellend € 59 miljoen inclusief btw voor een aanvullend mobiliteitspakket. De bijdrage heeft prijspeil 2022 en wordt jaarlijks geïndexeerd met de IBOI tot het moment van uitkeren. Er vindt afdracht plaats aan het btw-compensatiefonds. In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van het mobiliteitspakket en vullen de volgende voorwaarden in:

- Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw.
- Effect van deze maatregelen op nationale netwerken.
- Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen).
- De bijdrage van de regio.

Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente dan wel mede-bekostigende partners zoals provincie, vervoerregio, marktpartijen, et cetera.

Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland

Opdracht SA	: Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase	: Verkenning
Planning	: Verkenningen gereed in 2025
Investering	: N.t.b.
Subsidie MRDH	: maximaal € 50 miljoen, onder andere te besteden aan Metropolitane Fietsroutes
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever, subsidieverlener, meedenkend aan onderzoek

De gebiedsuitwerking is gericht op het bepalen van slimme combinaties van verschillende mobiliteitsmaatregelen die gezamenlijk leiden tot een mobiliteitsaanpak. Gezocht wordt naar afstemming tussen deze aanpak, het tempo van de verstedelijking en de ontwikkeling van de Greenport 3.0, zodat synergie ontstaat.
Het beoogde resultaat is een pakket van maatregelen dat beantwoordt aan de drie opgaven:

- Het zoveel mogelijk mitigeren van de effecten van de verstedelijking op de bereikbaarheid.
- Het versterken van de infrastructuur door het versterken en beter benutten van de bestaande hoofdinfrastructuur.
- Het versterken van de infrastructuur van het economisch belangrijke (vracht)verkeer van en naar de agro-logistieke bedrijventerreinen.

Het pakket is een bouwsteen voor een mobiliteitstransitie waarbij de netwerkkracht wordt versterkt, de ontwikkeling naar Greenport 3.0 wordt gefaciliteerd, de wegen worden ontlast en er een robuuste structuur is bij het toevoegen van nieuwe woningen en de ontwikkeling van de Greenport Horticampus.

De gebiedsuitwerking Greenport 3.0 in Westland is een meerjarig onderzoek voor de middel- en lange termijn naar integrale gebiedsontwikkelingen (woningbouwopgave Den Haag Zuidwest en uitbreiding Greenport Westland) met mobiliteitsoplossingen met concrete maatregelen. De maatregelen worden nader onderzocht en uitgewerkt voor het gehele glastuinbouwgebied Westland, Den Haag Zuidwest en aangrenzende regio.

Het basispakket bestaat uit lagere parkeernormen bij nieuwbouw in het Westland en Den Haag Zuidwest, een werkgeversaanpak, slimme VRI's, de Metropolitane Fietsroutes Naaldwijk-Den Haag CID, Naaldwijk-Monster-Den Haag en Naaldwijk. – Midden-Delfland – Delft.

MIRT Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam

Opdracht SA : Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase : Verkenning
Planning : Afhankelijk van beschikbaarheid personeel en middelen
Investering : € 115 miljoen
Subsidie MRDH : maximaal € 7,1 miljoen
Rol MRDH : Mede-opdrachtgever, subsidieverlener

Rijk en regio hebben in het BO MIRT van november 2022 ingestemd in met het Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten Haven Rotterdam (onderzoek deel A). Rijk en regio spreken af om de benodigde middelen conform de overeengekomen verdeling over kostendragers te reserveren zodra dit budgettair mogelijk is. Het maatregelenpakket zal gefaseerd worden gerealiseerd. Hierover worden nog afspraken gemaakt.

Rijk en regio blijven in gesprek over realisatie van het maatregelenpakket, mede met het oog op de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding en de omvangrijke V&R-opgave in deze regio. Voor verbreding van de N57 is het doorlopen van de Tracéwet-procedure vereist, omdat capaciteit wordt toegevoegd op een Rijksweg tussen twee aansluitingen. Het Rijk start deze procedure zodra dit financieel mogelijk is en personele RWS-capaciteit beschikbaar is.
De projecten waar de MRDH bij betrokken is:
Maatregel 8. Doortrekken fietsroute langs de Hartelweg (inclusief fietsbrug)
Maatregel 10. Opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland – Spijkenisse
Maatregel 11. Studie naar een rechtstreeks fietspad Hellevoetsluis - Rockanje/Brielle – Maasvlakte
Maatregel 12. Extra vrijliggende busbanen Spijkenisse
Maatregel 13 + 14 Studie naar verbetering OV tussen Voorne-Putten en Haven Rotterdam en Studie naar buslijn via de Blankenburgtunnel (i.r.t. concessie). Uit de door de regio uit te voeren studie moet blijken of infrastructurele maatregelen nodig zijn.

4. Programma’s en projecten Openbaar Vervoer

Metropolitaan OV en verstedelijking horen bij elkaar
Eerdere onderzoeken van de MRDH 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 in het overlegorgaan MoVe, met de MRDH als partner, de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) vastgesteld. In de ‘driehoek’ tussen gemeenten, vervoersbedrijven en MRDH wordt gezamenlijk gewerkt aan verkenningen en planstudies, en opstart van projecten. Wanneer de dossiers gereed zijn voor een projectbesluit of realisatiebesluit, vindt besluitvorming over de investeringsbijdragen van de dossiers plaats door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit en het algemeen bestuur en/of binnen de colleges van de gemeenten. In de Rotterdamse regio werken de partners samen onder de naam Programma OV Ontwikkeling Regio Rotterdam (POORR) en in de regio Den Haag onder de naam OV Next.

Daarnaast is in november 2022 in het BO MIRT de startbeslissing voor een verkenning Oude Lijn en knooppunten genomen. Aangevuld met de elders beschreven MIRT-programma’s Bereikbaarheid CID-Binckhorst, Oeververbindingen regio Rotterdam, Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam, en het gebiedsprogramma Greenport 3.0 Westland, zijn daarmee vrijwel alle OV-gerelateerde studies 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 verstedelijking met 240.000 woningen in de Zuidelijke Randstad tot 2040. OV-ontwikkeling en verstedelijking horen bij elkaar. De ingrepen in het OV moeten leiden tot een groei van OV-gebruik met 3% per jaar tot 2040. Daarbij is er veel aandacht op de aansluiting met de verstedelijkingsplannen, locatieontwikkelingen en initiatieven voor mobiliteitstransitie op het lokale niveau. In 2024 zal de MRDH met haar partners alle studies en OV-projecten programmatisch blijven aansturen via de overlegstructuren:

- MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten
- POORR voor de ontwikkeling van OV in de regio Rotterdam
- OV Next voor de ontwikkeling van OV in de regio Den Haag

1.1 Programma's Openbaar Vervoer

MIRT-verkenning Oude Lijn, knooppunten, RandstadRail/metronet en LeiZo

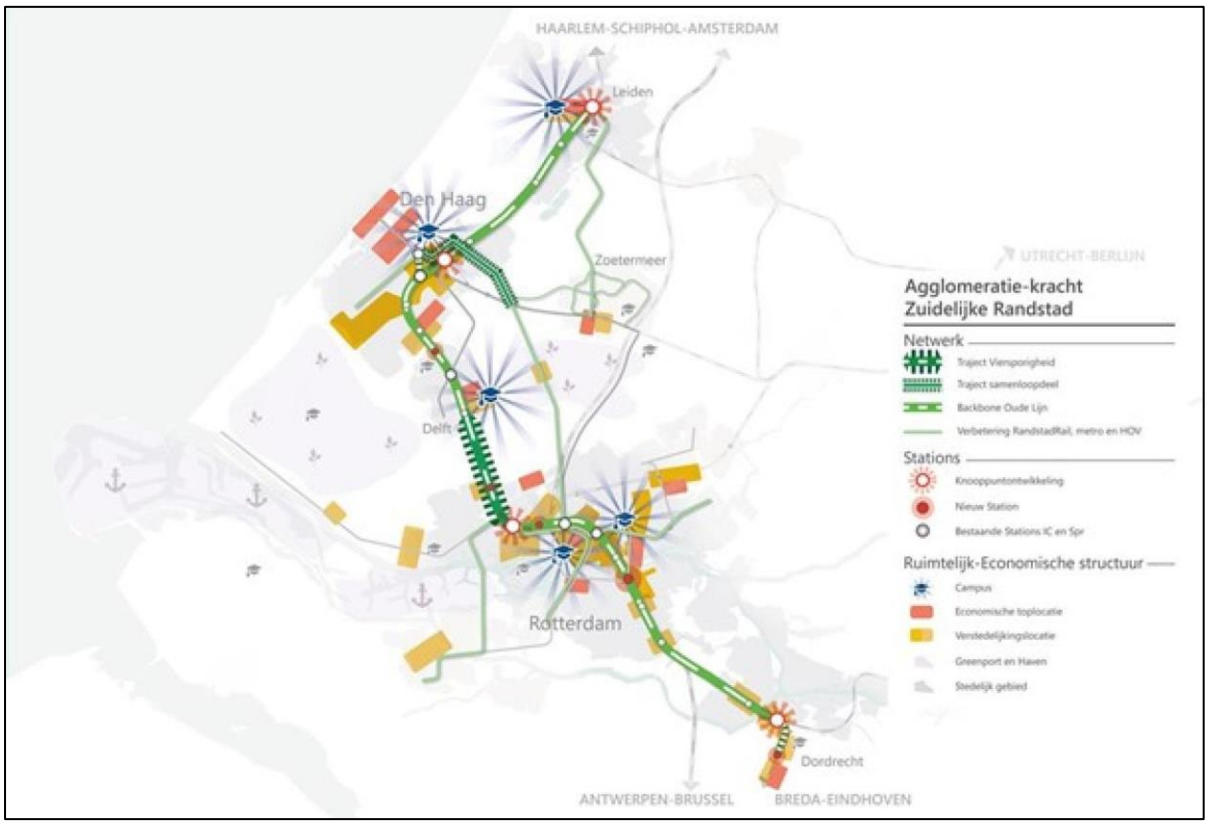
Opdracht SA : Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fasen : Verkenning; RandstadRail en metronet: planstudie
Planning : tot en met 2037
Investering : Circa € 2,146 miljard inclusief btw
Bijdrage MRDH : € 276 miljoen inclusief btw
Rol MRDH : Mede opdrachtgever binnen gebiedsprogramma MoVe

Propositie Nationaal groeifonds (NGF)

Langs de Oude Lijn moeten tot 2030 circa 54.000 woningen gebouwd worden op 11 toplocaties. Daarna komen er mogelijk nog eens circa 23.000 extra. Deze aantallen zijn exclusief de woningbouwlocaties CID Binkhorst Den Haag en Oostflank Rotterdam.

Rijk en regio hebben in het BO MIRT van 2022 besloten om te starten met een MIRT-verkenning voor de Oude Lijn en knooppunten en stellen daarvoor een Startbeslissing vast. Daarnaast start de regionale planuitwerking HOV corridors RandstadRail/Metronet en de regionale verkenning Bus Rapid Transit (BRT) Leiden-Zoetermeer.

Rijk en regio reserveren daarvoor een bedrag van € 2.146 miljard inclusief btw, prijspeil 2022, volgens de verdeelsleutel: € 1 miljard NGF + € 680 miljoen Mobiliteitsfonds, programma Woningbouw en Mobiliteit en € 466 miljoen regionale cofinanciering.



Oude Lijn en knooppunten

In het BO MIRT van 2022 hebben Rijk en regio besloten voor de Oude Lijn wordt een MIRT-verkenning te starten. Daarin worden verschillende alternatieven voor een schaalsprong tussen Leiden en Dordrecht onderzocht:

- Frequentie van minimaal 8 Sprinters per richting per uur tussen Den Haag en Dordrecht.
- Toevoeging van vier nieuwe stations: Rijswijk-Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark.
- De upgrade van station Stadionpark naar City-sprinterstation.
- Capaciteitsmaatregelen op de stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht en gebiedsgerichte maatregelen rondom de stations in samenhang met de daar geplande woningbouw en andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Partijen stellen tijdens de verkenningsfase een bestuursovereenkomst op met afspraken over de integrale ontwikkeling van de knooppunten en de nieuwe stations op basis van het Voorkeursalternatief en de financiële bijdragen van verschillende partijen aan een integrale knooppunt- en stationsontwikkeling (stations, buitenruimte, last-mile, gerelateerde gebieds- en vastgoedontwikkeling). Deze wordt samen met het besluit over het Voorkeursalternatief vastgesteld.

Voor de kostenverdeling inclusief btw wordt vooralsnog gedacht aan:

Infrastructuur	
Rijk	€ 743 miljoen
Knooppunten Leiden, NOI, Schiedam, Dordrecht	
Rijk	€ 377 miljoen
MRDH	€ 22 miljoen
PZH + gemeenten	€ 108 miljoen
Knooppunten Kethel, Van Nelle, Leerpark, Rijswijk, Stadionpark	
Rijk	€ 271 miljoen
Gemeenten	€ 47 miljoen

Mobiliteitspakket Oude Lijn

Het Rijk reserveert taakstellend € 103 miljoen inclusief btw voor een aanvullend mobiliteitspakket. De bijdrage heeft prijspeil 2022 en wordt jaarlijks geïndexeerd met de IBOI tot het moment van uitkeren. Er vindt afdracht plaats aan het btw-compensatiefonds. In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van het mobiliteitspakket en vullen de volgende voorwaarden in:

- Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw.
- Effect van deze maatregelen op nationale netwerken.
- Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen).
- De bijdrage van de regio.

Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente dan wel mede-bekostigende partners zoals provincie, vervoerregio, marktpartijen, et cetera.

Programma InnOVatie

Opdracht SA : Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren
Fase : Planstudie t/m realisatie
Planning : 2020 – 2024
Investering : € 3,0 miljoen
Subsidie MRDH : € 1,5 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener/opdrachtgever

‘De InnOVatieroute’ is de naam van het gezamenlijke innovatieprogramma van OV-bedrijven HTM en RET en de MRDH dat eind 2019 is gelanceerd. Ook vervoerder EBS is aangehaakt. Met InnOVatie worden onder meer startups geprikkeld om met innovatieve oplossingen te komen voor OV-vraagstukken. Er wordt bijvoorbeeld gezocht naar slimme manieren om het OV optimaler in te richten om de sterke reizigersgroei tot aan de coronapandemie 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 G zijn de beschikbare budgetten en de uitgaven weergegeven.

Slim en Schoon van Strand naar Stad

Opdracht SA : Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren
Fase : Verkenning/planstudie
Planning : Realisatie tot 2027
Investering : € 30 miljoen, waarvan NS € 15 miljoen en Den Haag € 10 miljoen
Subsidie MRDH : € 5 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener

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

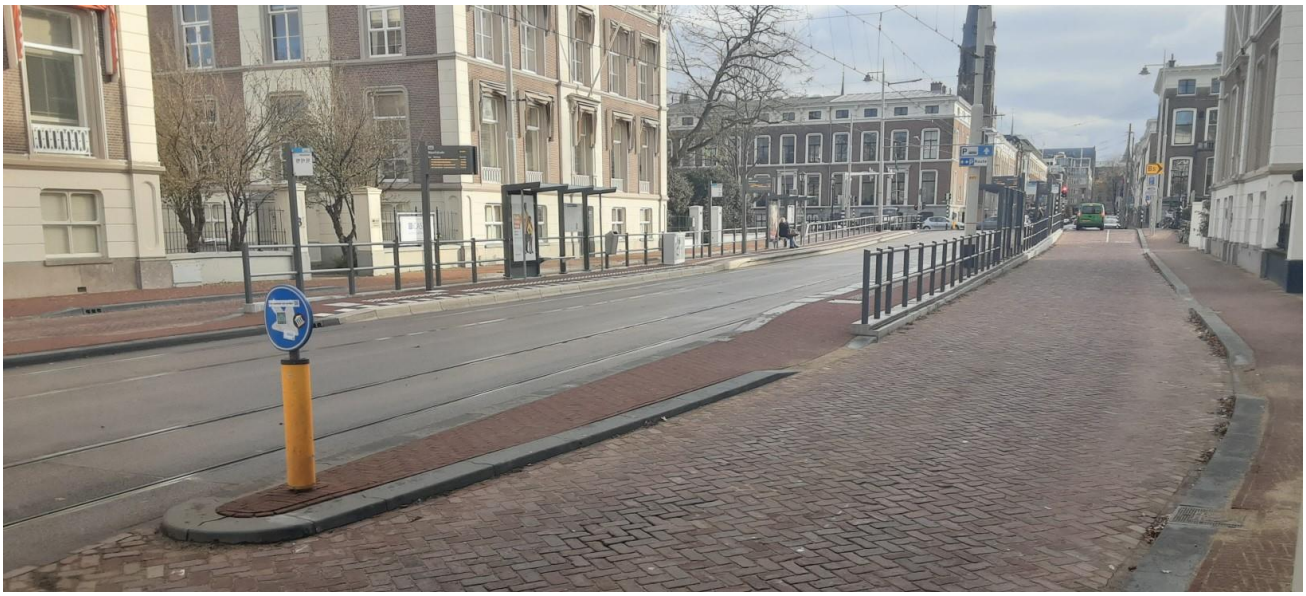
De betrokken partijen hebben in een overeenkomst, vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit februari 2021, afgesproken totaal maximaal € 30 miljoen te investeren tussen 2021 en 2027. De investeringen zijn gericht op slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen in het gebied op en bij de Haagse treinstations en de relatie naar de kust. Op basis daarvan starten de vier organisaties elk hun eigen projecten, dan wel subsidiëren zij elkaars projecten. De financiële inbreng van de NS is € 15 miljoen, van Den Haag € 10 miljoen, van de MRDH € 5 miljoen en van de HTM nihil.
Een van de waarschijnlijke projecten waar de MRDH subsidie aan kan verlenen, is de aanleg van een tailtrack (keervoorziening) naast Den Haag Centraal Station. Op zomerdagen kunnen trams dan sneller en meer pendelen tussen het station en de kust.

Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

Opdracht SA	: Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase	: Uitwerking tot en met uitvoering
Planning	: Planstudies en realisatie tot en met 2025
Investering	: € 192,7 miljoen aanpassing infrastructuur, € 60 miljoen remises
Subsidie MRDH	: € 132,6 miljoen aanpassing infrastructuur, € 60 miljoen remises. Van de € 132,6 miljoen nog € 3 miljoen te betrekken van het Kwaliteitsfonds HTM
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio bestaat uit het vervangen van de oude GTL-trams door circa 60 nieuwe trams, gecombineerd met het moderniseren van de traminfrastructuur op de lijnen 1, 6, 12 en 16 naar toegankelijkheid en het breed materieel. Daarnaast vergt de introductie van de nieuwe tramvloot een aanpassing in een bestaande remise en de bouw van een nieuwe remise.
Met dit maatregelenpakket worden doelen behaald om het OV in Den Haag en de omgeving te verbeteren: kortere reistijden, meer capaciteit en een betere toegankelijkheid.

Lijn 1 en lijn 16 zijn binnen de gemeente Den Haag vrijwel geheel aangepast. De uitvoering voor lijn 12 en lijn 6 staat op de planning voor 2023- 2025.



Ketenmobiliteit en OV-knooppunten

Opdracht SA	: Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase	: Verkenning t/m realisatie
Planning	: 3 à 4 knooppunten per jaar
Investering	: per project te bepalen
Subsidie MRDH	: 50% (indicatie)
Rol MRDH	: Subsidieverlener

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

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

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten: Optoppen garage P+R Kralingse Zoom

Opdracht SA : Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase : Verkenning
Planning : resultaat verkenning 2023
Investering : Nader te bepalen
Subsidie MRDH : Nader te bepalen
Rol MRDH : Subsidieverlener

In 2013 is P+R-garage Kralingse Zoom met 1.040 parkeerplaatsen in gebruik genomen, waarmee het totale aantal P+R-plaatsen daar op circa 1.400 is gekomen. Met de aanwezigheid van een doelgroepensysteem op deze P+R kan uitsluitend de parkeerder die daadwerkelijk aanvullend gebruik maakt van het OV gratis parkeren, waarmee het zogenaamde ‘oneigenlijk gebruik’ wordt tegengegaan. Ondanks de aanwezigheid van een doelgroepensysteem lijkt op P+R Kralingse Zoom de parkeercapaciteit niet meer toereikend.
Voor deze P+R-locatie maar ook voor P+R Meijersplein en P+R Slinge is door het ingenieursbureau van Rotterdam een ruimtelijke en financiële verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden van hoe capaciteitsuitbreiding kan plaatsvinden en welke investeringen dit met zich meebrengt. De ruimtelijke verkenning toont de haalbaarheid voor P+R Kralingse Zoom.

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

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten: Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Meijersplein

Opdracht SA	: Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Thema	: Verhogen betrouwbaarheid, capaciteitsuitbreiding, kwaliteitsverbetering
Fase	: Verkenning
Planning	: Verkenning 2023
Investering	: Nader te bepalen
Subsidie MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Subsidieverlener

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

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten: Beurs

Opdracht SA	: Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Thema	: Verhogen betrouwbaarheid, capaciteitsuitbreiding, kwaliteitsverbetering
Fase	: Pre-verkenning
Planning	: 2023 pre-verkenning gereed
Investering	: n.t.b.
Subsidie MRDH	: n.t.b.
Rol MRDH	: Subsidieverlener, mede opdrachtgever

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

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

R-Net

Opdracht SA : Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Planning : Realisatie 2019-2024
Investering : € 6,4 miljoen
Subsidie MRDH : € 5,8 miljoen voor de huidige tranche
Rol MRDH : Trekker, subsidieverlener voor halte-aanpassingen en fietsvoorzieningen

---

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

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

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 in mindering gebracht op het budget Exploitatie openbaar vervoer ten gunste van investeringen R-Net. Na realisatie van de zeven genoemde lijnen is er dus nog circa € 8,9 miljoen ter dekking van andere R-Net lijnen. Dit bedrag staat nog bij Exploitatie.

1.2 Verkenningen en studies Openbaar Vervoer

Verkenningen OV-Ontwikkeling regio Rotterdam

Opdracht SA	: Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Planning	: Gestart 2020
Investering	: per project te bepalen
Subsidie MRDH	: Nader te bepalen per project na vaststelling verkenningen
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met RET, Rotterdam

De samenwerking POORR is een werknaam en in 2020 zo benoemd door de MRDH, de RET en de gemeente Rotterdam om beleidsdoelen en ambities voor het openbaar vervoer op een samenhangende manier tot uitvoering te brengen. In POORR wordt besproken:

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

Verkenningen en studies die binnen POORR worden besproken zijn:

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

Enkele verkenningen en planstudies worden verderop in dit hoofdstuk toegelicht.

De overleggen betreffen het voorbereiden van besluitvorming, inhoudelijke samenhang met lokale en (boven)regionale beleidsvelden, faseren en prioriteren, draagvlak organiseren en het managen van raakvlakken. Dit zal, via goed te keuren verkenningen en studies, met daarop volgend verdere uitwerking en realisatie van projecten, bijdragen aan de gewenste resultaten van de Strategische Agenda.

Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam
In de OV-visie Rotterdam 2040 is geconstateerd dat het tramnet te weinig bijdraagt aan de stedelijke ontwikkeling en reizigersgroei in het mobiliteitssysteem. Het doel van deze studie is om het tramnet zodanig te optimaliseren dat het, net als het metronet, een substantiële bijdrage gaat leveren aan de stedelijke ontwikkeling en leefbaarheid van de regio Rotterdam. In 2023 worden de contouren van dit plan vastgesteld.

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

Ontwikkelstrategie Zoetermeer Rotterdam

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

Verkenningen OV Ontwikkeling regio Den Haag

Opdracht SA	: Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
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

De samenwerking OV Next is een werknaam en in 2020 zo benoemd door de MRDH, HTM en de gemeente Den Haag om beleidsdoelen en ambities op het gebied van openbaar vervoer, op een samenhangende manier tot uitvoering te brengen. In OV Next wordt besproken:

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

Verkenningen en studies die in OV Next worden besproken zijn:

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

Enkele verkenningen en planstudies worden verderop in dit hoofdstuk toegelicht.

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

Den Haag Zuidwest, Westland, Rijswijk, Delft

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

Verkenning Koningscorridor

De MRDH heeft samen met de HTM en de gemeente Den Haag verend op welke manier de OV-corridors Scheveningen-Binckhorst-Delft/Zoetermeer (Koningscorridor) stapsgewijs zouden kunnen worden ontwikkeld tot volwaardige en hoogfrequente lightrailverbindingen.
De verkenning richtte zich op infrastructurele ingrepen als kruisingen, vrij liggende tracés, kunstwerken, tunnels, haltes enzovoort, met het doel om de reistijd en de capaciteit op deze corridor te verbeteren.

De verkenning is eind 2022 afgerond maar de resultaten zijn nog niet behandeld in de BCVa. Vooruitlopend kan wel worden besteld dat de corridor Zoetermeer-Binckhorst economisch op korte of middellange termijn niet haalbaar is.
Het gedeelte Binckhorst tot en met Den Haag Centraal Station is nu onderdeel van de MIRT-afspraken CID Binckhorst.
Een eventuele verhoging van de capaciteit tussen Den Haag Centraal Station en Scheveningen wordt komend jaar onderzocht binnen het programma Schoon en Snel van Stad naar Strand. Met een zogenaamde tailtrack naast Centraal Station kan de tram snel keren, zodat de vervoerscapaciteit wordt verhoogd.

1.3 Planstudies Openbaar Vervoer

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

1.4 Uitwerkingen Openbaar Vervoer

Verhoging capaciteit metronet Rotterdam (binnen POORR)

Opdracht SA : Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase : Planstudie
Planning : uitwerking en realisatie maatregelen t/m 2030
Investering : circa € 222 miljoen
Bijdrage MRDH : circa € 111 miljoen, overig Rijk NGF
Rol MRDH : Trekker in samenwerking met de RET en Rotterdam

In de OV-visie Rotterdam 2040 en de adaptieve ontwikkelstrategie Mobiliteit en Verstedelijking is geconstateerd dat een uitbreiding van de metrofrequentie op de E-lijn en C-Lijn van het Metronet tussen 2025 en 2030 een hoge maatschappelijke impact heeft op de reizigers en de verstedelijkingsplannen. Een in 2021 afgeronde studie laat zien dat het aantal reizigers op het hele metronet jaarlijks met 3% groeit en er binnen enkele jaren op meerdere plekken in het metronet capaciteitsknelpunten ontstaan.
De studie richt zich op frequentieverhoging in de spits van de huidige 18 naar maximaal 24 diensten per uur, met daarnaast onderzoek naar infravraagstukken, stallingscapaciteit, veiligheid en omgevingshinder. In 2023 wordt de planstudie vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. In het BO MIRT van 2022 is de bekostiging als onderdeel van de propositie voor het Nationaal Groeifonds vastgelegd. Dit behelst het aantal nieuwe voertuigen, en de aanvullend benodigde infrastructuur, zoals een stalling, extra stroomvoorziening, uitbreiding capaciteit metrostation Beurs, mogelijke sanering van een overweg en geluidswerende voorzieningen.

Net als het project Gekoppeld rijden RandstadRail, maakt dit project deel uit van de propositie Nationaal Groeifonds, waarover in het BO MIRT 2022 een besluit is genomen.

RandstadRail lijnen 3 en 4 gekoppeld rijden (=noordelijk en middendeel ZuidWestlandcorridor, middendeel is voorheen Leyenburgcorridor)

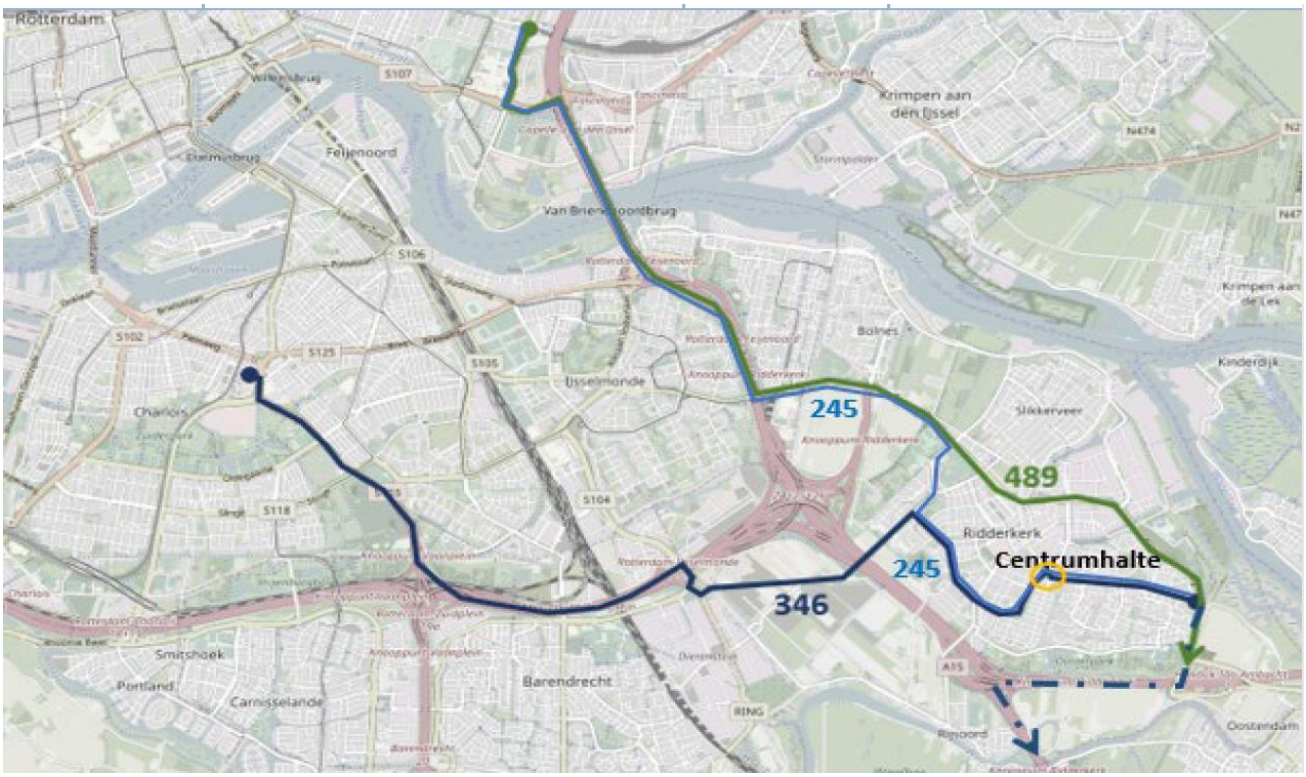
Opdracht SA : Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase : Planstudie
Planning : uitwerking en realisatie maatregelen t/m 2030
Investering : circa € 200 miljoen
Bijdrage MRDH : circa € 100 miljoen
Rol MRDH : Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

De lightraillijnen 3 en 4 tussen Zoetermeer en Den Haag Zuidwest groeien jaarlijks met 3% per jaar. In Den Haag Zuidwest en centraal Den Haag vindt eveneens een substantiële verstedelijking plaats. Om deze groei door te kunnen zetten, is volgens een in 2023 door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vast te stellen planstudie, allereerst een verlenging van de lightrailvoertuigen op deze OV-lijnen nodig (Leyenburgcorridor). De verlenging bestaat uit het koppelen van voertuigen en het geschikt maken van perrons voor de lengte van deze gekoppelde voertuigen. Inpassing in de stad op de stedelijke delen van lijn 3 en 4 zijn eveneens cruciaal in het slagen van dit project.
Net als het project Metronet maakt dit project deel uit van de propositie Nationaal Groeifonds, waarop in het BO MIRT van november 2022 een besluit is genomen.

HOV Ridderkerk

Opdracht SA : Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase : Uitwerking
Planning : Uitwerking 2022, realisatie in periode 2023-2026
Investering : € 9,5 miljoen
Subsidie MRDH : € 7,4 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener

Met het vaststellen van de bestuursovereenkomst gaan de RET, de gemeente Ridderkerk en de MRDH de realisatiefase in ten behoeve van de infrastructurele maatregelen en bus-voorzieningen op het grondgebied van Ridderkerk. Deze resulteren in een goede doorstroming met een R-Net buslijn tussen Zuidplein Rotterdam en Ridderkerk Centrum.
Na realisatie van deze infrastructurele maatregelen door de gemeente Ridderkerk zal deze R-Netbuslijn door de RET geëxploiteerd gaan worden. Voor de gemeente Ridderkerk betekent dit dat er infrastructurele ingrepen in de openbare ruimte plaatsvinden. Voor RET betekent dat, dat zij op het moment dat de realisatie van maatregelen gereed is, vanaf 2026 gaan rijden op een gestrekte route via de Vlietlaan met R-Netbussen.



De gemeente Ridderkerk zal de subsidie waarschijnlijk in twee tranches aanvragen in 2023 en in 2024, waarbij elke tranche een logische bundeling van haltevoorzieningen en aanpassingen infrastructuur bevat.

HOV ontwikkeling korte termijn Maastunnel-Zuidplein 2025

Opdracht SA : Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase : Uitwerking
Planning : realisatiebesluit 2022, realisatie in periode 2023-2025
Investering : € 6,0 miljoen (deels KTA Oeververbinding)
Subsidie MRDH : € 4,8 miljoen inclusief bijdrage IenW ad € 0,7 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener

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

Doorstroommaatregelen tram/bus Rotterdam en Den Haag

Opdracht SA : Herstellen van het OV-systeem
Fase : Uitwerking
Planning : uitwerking en realisatie maatregelen t/m 2025
Investering : € 9 à € 13 miljoen
Subsidie MRDH : € 11 miljoen, onderdeel van Transitieprogramma OV en corona
Rol MRDH : Trekker in samenwerking met RET en Rotterdam/HTM en Den Haag

---

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

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

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

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

1.5 Realisatie Openbaar Vervoer

Viersporigheid Schiedam

Opdracht SA	: Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase	: Realisatie
Planning	: Voorbereiding in 2022, realisatie t/m 2025
Investering	: Maximaal € 25.487.500 exclusief btw
Bijdrage MRDH	: € 6.982.200 exclusief btw
Rol MRDH	: Subsidieverlener aan ProRail

Dit project betreft de modificatie van vrijvallende treinsporen door de ombouw Hoekse Lijn. Het project is onderdeel geworden van de het PHS-project Viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid, dat momenteel in opdracht van ProRail wordt gerealiseerd. ProRail heeft het PHS-project opgedeeld in meerdere deelcontracten die apart aanbesteed worden/zijn.

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

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

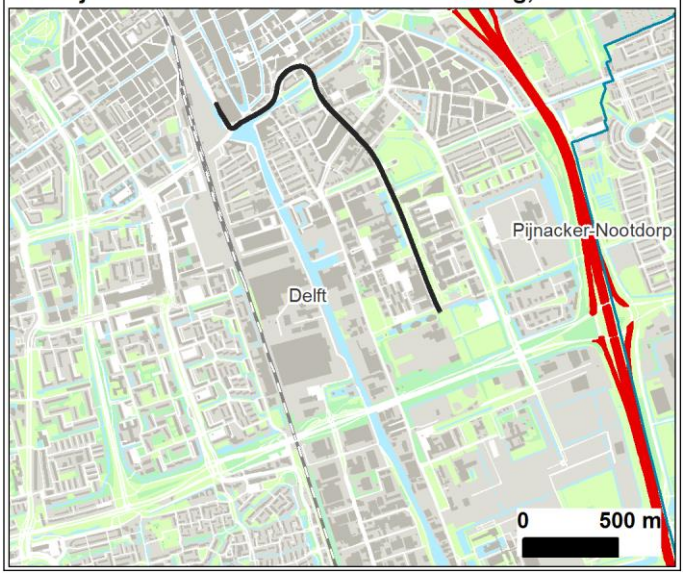
Randvoorwaarde is dat Rijk en regio de kosten gezamenlijk dragen op basis van 50/50. Omdat het Rijk van hun aandeel 21% in het BCF stort, is de werkelijke bijdrage van de MRDH en de provincie Zuid-Holland elk 29,3%. Medio 2022 heeft de aanbesteding van deelcontract 5 plaatsgevonden. De aanneemsom voor het MRDH-deel van het project, bedroeg omgerekend € 6.491.888,-. Met IenW en PZH is afgestemd dat het verschil met het voor dit project begrote bedrag beschikbaar blijft om eventuele kostenoverschrijdingen tijdens de uitvoering op te vangen.

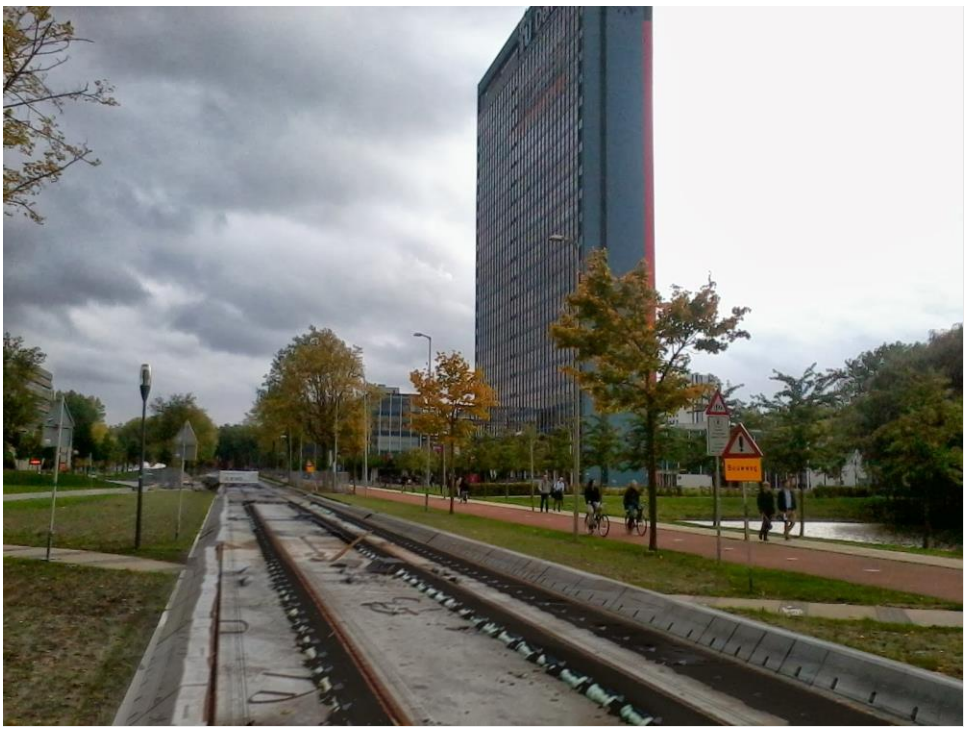
Tramlijn 19b Delft

Opdracht SA : Investeren in bereikbaarheid om de studentengroei te faciliteren
Fase : Realisatie
Planning : 2023 realisatie in TU-wijk gereed, exploitatie vanaf eind 2023
Investering : € 54,45 miljoen
Subsidie MRDH : € 54,45 miljoen
Rol MRDH : Opdrachtgever

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

Tramlijn 19 inclusief nieuwe Sebastiaansbrug, Delft

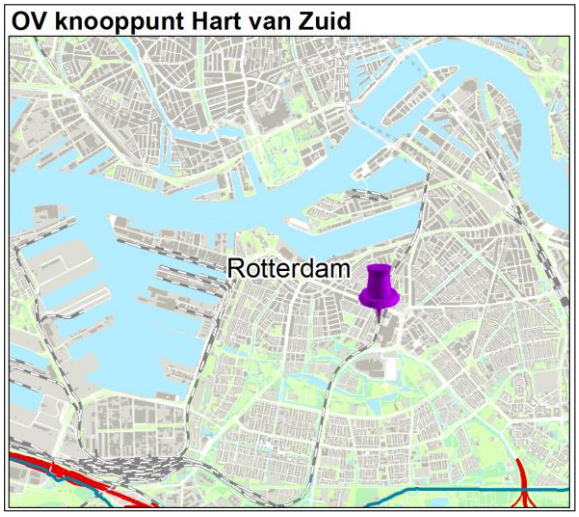




Hart van Zuid (Rotterdam)

Opdracht SA : Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase : Realisatie
Planning : Start 2022, oplevering 2025
Investering : Niet bekend, betreft een totale gebiedsontwikkeling
Subsidie MRDH : € 12 miljoen
Rol MRDH : Subsidieverlener

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



Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid

Opdracht SA	: Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase	: Uitwerkingsfase
Planning	: Realisatie 2022 -2024
Investering	: € 7,5 miljoen
Bijdrage MRDH	: € 7,5 miljoen inclusief KTA-bijdrage IenW
Rol MRDH	: Subsidieverstrekker

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

Op termijn is er vanwege de groei van het aantal passagiers op alle lijnen een totale frequentieverhoging naar 30 voertuigen per uur per richting dringend gewenst.
Voor het verhogen van deze frequentie op het samenloopdeel moet de dienstregeling en de spoorbeveiliging worden aangepast, en het moet ook mogelijk worden om trams en metro’s gelijktijdig te laten halteren op enkele van de haltes. De storingsgevoeligheid moet lager worden door kleine inframaatregelen en operationele maatregelen bij de vervoerders en de beheerder.

Het samenloopdeel is erkend als een OV-knelpunt in de door het Rijk uitgevoerde capaciteitsanalyse, de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021. Het Rijk draagt daarom financieel bij.

Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse centrum

Opdracht SA : Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase : Realisatie vanaf 2023
Investering : circa € 20 miljoen
Subsidie MRDH : € 10 miljoen voor het busstation
€ 8,25 miljoen voor renovatie van het metrostation
Rol MRDH : Subsidieverlener aan Nissewaard en RET

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

5. Programma’s en projecten Verkeer

Wegenstructuur
Er wordt momenteel door alle overheidslagen veel geïnvesteerd in uitbreiding van het wegennet in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. De nadruk ligt daarom de komende tijd op het beter benutten van het samenhangende wegennet. Tegelijk is het noodzakelijk dat we ons oriënteren op de ontwikkeling op lange termijn in relatie met verstedelijking en de mobiliteitstransitie (CO_2-reductie).

Verkeersveiligheid
De verkeersveiligheid staat de laatste jaren onder druk. Om die reden wordt er meer tijd, geld en energie gestoken in preventie, aanpassing infrastructuur en gedrag van verkeersdeelnemers.
Een aantal gemeenten heeft voornemens om het areaal aan 30 km/uur-wegen uit te breiden. Dit gaat zowel om echte verblijfsgebieden als de nieuwe wegcategorie GOW-30 (gebiedsontsluitingsweg met snelheidslimiet van 30 km/uur). Het invoeren van deze nieuwe wegcategorie past binnen het maatregelenpakket uit de Regionale UitvoeringsAgenda Verkeersveiligheid; “het afwaarderen en veilig inrichten van onveilige 50-wegen naar 30-wegen".

Een subsidieaanvraag voor een GOW-30 wordt in behandeling genomen als deze, naast de generieke voorwaarden uit de Subsidieverordening en de Uitvoeringsregeling, voldoet aan het volgende:

- Voor de (samenhangende) aanpassingen is het Afwegingskader 30 km/uur doorlopen, zodat de wegbeheerder aantoont dat een categorisering als ETW-30 of GOW-50 niet volstaat en GOW-30 een passende oplossing is én
- De inrichting voldoet aan de door CROW in het voorjaar 2023 uit te brengen Inrichtingsaanbevelingen GOW-30.

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

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

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

Smart Mobility
MRDH is een van de partijen die in 2019 in het BO-MIRT de krachtenbundeling Smart Mobility heeft ondertekend. Onderdelen van de krachtenbundeling zijn MaaS, deelmobiliteit, ITS, zelfrijdend vervoer en digitalisering. Het zijn onderwerpen die binnen de MRDH worden opgepakt vanuit de programma's Duurzame Mobiliteit, AVLM en de bereikbaarheidsopgave. Ook binnen de gebiedsprogramma's MoVe worden Smart Mobility-maatregelen genomen. De bijdragen voor de krachtenbundeling volgens het BO-MIRT besluit zijn: kennisontwikkeling € 33.000 per jaar (2020-2023) en digitaliseringsopgave € 170.000 per jaar (2020-2023). In het afgelopen BO MIRT is aanvullend € 100.000 toegezegd aan kennisontwikkeling via het Rijk.

Gedragsaanpak
Slimme bereikbaarheidsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting wordt mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement).
Binnen het programma Kleine projecten wordt budget opgenomen voor subsidie van gedragsmaatregelen, waarvan de uitvoering door gemeenten kan worden geïnitieerd en belegd bij de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar .

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

5.1 Programma's Verkeer

Metropolitane fietsroutes

Opdracht SA : Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren
Planning : Planstudie gereed 2023 (voor routes vastgesteld in 2019), daarna gefaseerde realisatie
Investering : € 190 miljoen 2020-2030
Subsidie MRDH : € 133 miljoen
Rol MRDH : Gedeeld projecteigenaar in verkenningsfase, faciliterende rol in planuitwerking, monitorende rol als kwaliteitsborger, subsidieverlener

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

Een belangrijk aspect van deze fietsroutes is comfortabel en aantrekkelijk fietsen. Dat bereiken we door de aanleg van brede en veilige fietspaden met een logische route. Daarbij kijken we ook naar de realisatie van fietsviaducten en fietstunnels om infrastructuur ongelijkvloers te kunnen passeren.

De gemeenten werken gezamenlijk per route, ondersteund door de MRDH, het voorkeurstracé uit in een schetsontwerp op routeniveau inclusief raming. Op basis van het schetsontwerp sluiten de gemeenten een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst af over de realisatie met onder meer afspraken over investeringen, samenwerking, fasering, planning en organisatie. Vervolgens werken de gemeenten de projecten op de route verder uit en gaan over tot realisatie.

Voor drie routes is een samenwerkingsovereenkomst getekend: de route Greenport Westland (Naaldwijk) – Rotterdam: van de Greenport in Naaldwijk via Maassluis, Vlaardingen en Schiedam naar Rotterdam Centrum. De route Zoetermeer – Rotterdam: van het centrum Zoetermeer via station Lansingerland-Zoetermeer en metrostation Rodenrijs naar centrum Rotterdam.
De route 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.
Op basis van de getekende overeenkomst kunnen de gemeenten subsidie aanvragen tegen het hogere percentage.

Voor de laatste geprioriteerde route is de verkenning afgerond en wordt (naar verwachting) op korte termijn overgegaan tot ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst. Het betreft 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 complexe schakel waar op dit moment nog nadrukkelijk naar wordt gekeken Een paar delen van de route zijn opgenomen in CID-Binckhorst.

De volgende geprioriteerde routes bevinden zich (sinds 2021) in de verkenningsfase:
1. Dordrecht – Rotterdam: via Zwijndrecht –Hendrik-Ido-Ambacht – Ridderkerk centrum – Capelle aan den IJssel. De route loopt over de Van Brienenoordbrug.
2. Den Haag CS – Honselersdijk – Naaldwijk (Westland). Een deel van de route loopt via de N464 langs de fruitmuur, waar provincie Zuid-Holland wegbeheerder is.
3. Den Haag centrum – Monster – Naaldwijk (Westland)
4. Delft – Midden-Delfland – Naaldwijk (Westland). Een deel van de route loopt langs de N223 waar provincie Zuid-Holland wegbeheerder is.

Verkeersveiligheid

Opdracht SA	: Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Thema	: Verkeersveiligheid
Planning	: Realisatie vanaf 2021
Investering	: € 23,8 miljoen 2021-2027
Subsidie MRDH	: € 9,5 miljoen + Rijk € 9,8 miljoen voor SPUK, bovenop Kleine projecten
Rol MRDH	: Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener

De 21 gemeenten werken samen aan het verbeteren van de Verkeersveiligheid. Wat er moet verbeteren en wie het grootste risico loopt in het verkeer is al eerder vastgesteld in de Analyse Verkeersveiligheid MRDH.

In juli 2020 is de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 (RUA) vastgesteld. Samen met tijdelijk (2021 en 2022) uitgebreide subsidiemogelijkheden van de MRDH en het Rijk (SPUK) geeft dit de punten waar de gemeenten aan de slag gaan met verkeersveiligheidsverbeteringen. De ambitie vanuit het Rijk is nul verkeersslachtoffers in 2050, wat we in de regionale aanpak “Maak een punt van nul” ook voorstaan. De specifiekere doelen voor 2025 zijn vertaald in streefwaarden voor het aanpakken van gevaarlijke situaties of gedrag. Een risico-indicator is een hulpmiddel om het veiligheidsniveau van specifieke onderdelen van het verkeerssysteem te inventariseren en te monitoren. Het ontwikkelde dashboard geeft per gemeente, en voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag als geheel, een score aan per risico-indicator. Per indicator is door elke gemeente een streefwaarde benoemd. Het gemiddelde hiervan is de MRDH-streefwaarde per indicator.
Zo is nu bijvoorbeeld 62% van de basisschoolomgevingen in de metropoolregio Rotterdam Den Haag als schoolzone ingericht. In 2025 streven de gemeenten naar 77%. De vastgestelde streefwaarden en risico-indicatoren zijn vastgelegd in een infographic.

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

Voor het programma gedragsbeïnvloeding is jaarlijks budget opgenomen in het programma Kleine projecten. Gemeenten kunnen zelf onder andere verkeerseducatie voor basis- en voortgezet onderwijs, jongeren, senioren en inzet op campagnes organiseren. De projectleider Gedrag die door de MRDH is ingehuurd ondersteunt de gemeenten hierbij. MRDH financiert de inzet voor de programma's SCHOOL op SEEF voor het basisonderwijs en Totally Traffic voor het voortgezet onderwijs en de inhuur om de deelname bij de scholen te vergroten.

5.2 Verkenningen en planstudies Verkeer

A44 / N44 Wassenaar

Opdracht SA : Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase : Verkenning
Planning : nog niet bekend
Investering : nog niet bekend
Subsidie MRDH : Bijdrage in verkenning
Rol MRDH : Samen met Wassenaar en Den Haag opdrachtgever verkenning

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

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

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

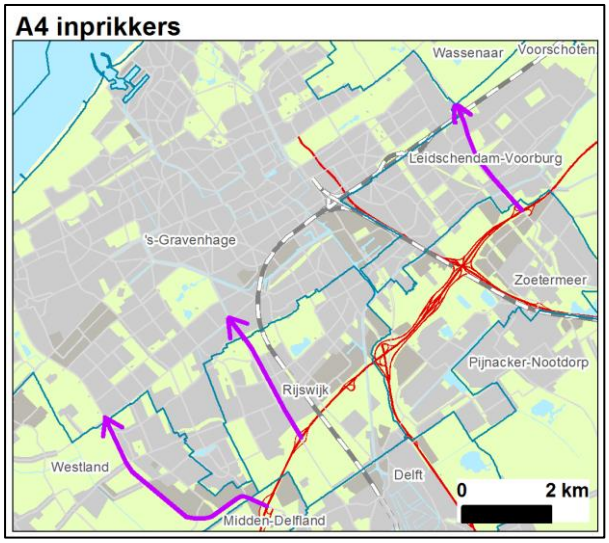
De afgeronde scenariostudie kan niet direct vertaald worden in concrete maatregelen. Maatregelen voor verkeersveiligheid, milieuhinder, mobiliteitsmanagement en barrièrewerking worden verder onderzocht en geconcretiseerd.

A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen

Opdracht SA : Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase : Planstudie
Planning : Planuitwerking gereed in 2023, realisatie in 2027 - 2030
Investering : € 248 miljoen Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012)
Subsidie MRDH : € 22 + € 7,15 miljoen (op basis van bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan en het besluit bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 30 januari 2019 Beatrixlaan fase 1)
Rol MRDH : Subsidieverlener

Op 12 november 2012 hebben het Rijk, provincie Zuid-Holland (PZH) en het Stadsgewest Haaglanden (met als rechtsopvolger de MRDH) het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers' getekend. Daarin zijn afspraken gemaakt over de realisatie en financiering van een samenhangend pakket aan infrastructuurprojecten dat de bereikbaarheid van de regio Den Haag 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 N14 en de Ketheltunnel. Daarnaast zijn enkele meekoppelkansen voor fietsroutes uitgewerkt waarbij ook een bijdrage van de MRDH wordt verwacht. Dit zijn onder meer fietsovergangen/routes in Rijswijk (bijdrage MRDH circa € 1,5 miljoen) en Leidschendam-Voorburg (verwachte bijdrage MRDH circa € 7,1 miljoen). Afhankelijk van de grootte van de bijdrage loopt dat via het programma Kleine projecten of als zelfstandig groot project. De provincie Zuid-Holland heeft al enige maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute genomen.
De MRDH, gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg. De bijdrage van de MRDH is inclusief indexatie maximaal € 22 miljoen.
Voor de Prinses Beatrixlaan fase 1 is een alternatief voorstel met een verschoven maaiveld-variant uitgewerkt waarover de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit heeft genomen. Rijswijk en de MRDH (€ 7,15 miljoen) betalen aan deze oplossing.
Alle deelprojecten doorlopen momenteel de fase van planstudie. Op korte termijn wordt de voortgang en planning per deelproject in beeld gebracht.

5.3 Uitwerkingen Verkeer

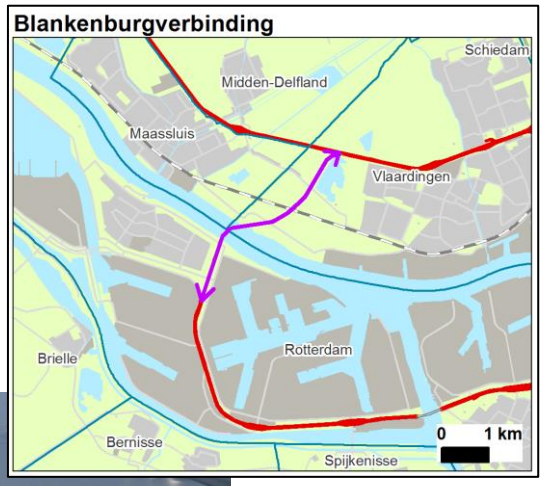
Er lopen momenteel geen uitwerkingen.

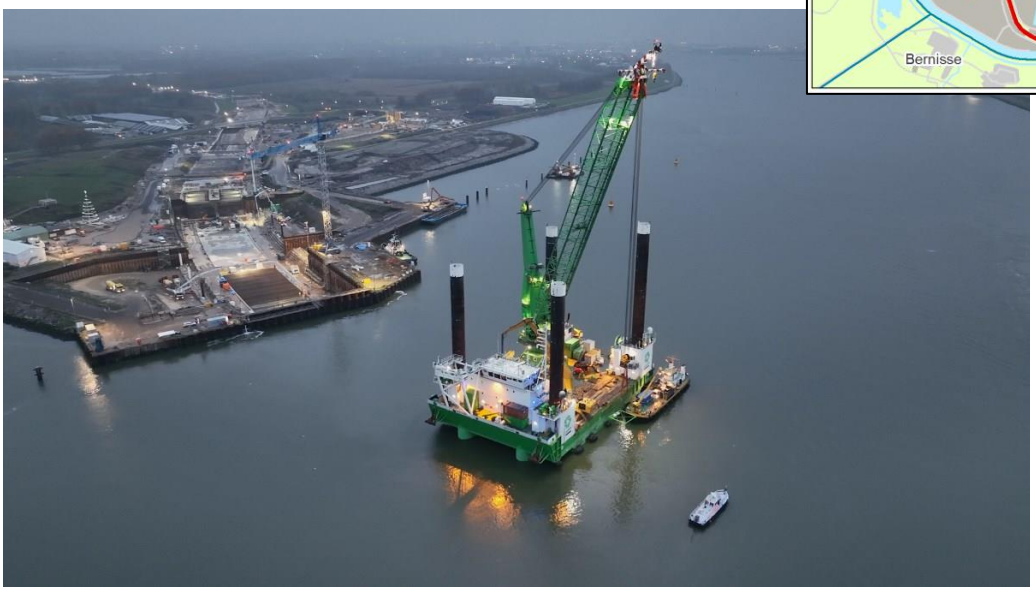
5.4 Realisatie Verkeer

Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)

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

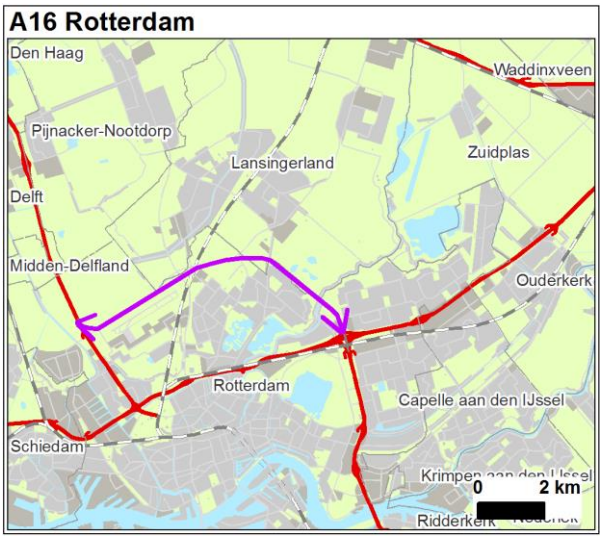
Rijkswaterstaat legt de Blankenburgverbinding aan: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg. De tunnel komt ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever. Door de regionale en lokale partijen is een Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door onder meer het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook gaat het programma over extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken. Het Rijk draagt € 25,8 miljoen bij aan dit programma, de MRDH € 5,45 miljoen.
De subsidies en bijdragen zijn in 2019 grotendeels verplicht en betaald, met als laatste subsidie in 2023 voor de Marathonweg in Vlaardingen.





A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

Opdracht SA : Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase : Realisatie
Planning : Gereed in 2025
Investering : € 1 miljard (circa)
Bijdrage MRDH : € 64,9 miljoen
Rol MRDH : Bijdrage aan inpassing



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

Nieuw Reijerwaard

Opdracht SA	: Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase	: Realisatie
Planning	: Realisatie 2022-2023
Investering	: € 37 miljoen.
Subsidie MRDH	: € 5,25 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener

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

De Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard voert het project uit.

6. In 2022 en 2023 in gebruik genomen projecten

In 2022 en begin 2023 is een aantal projecten opgeleverd en in gebruik genomen. In dit hoofdstuk worden de in het oog springende en grote projecten genoemd; in de bijlagen is een lijst opgenomen met kleine projecten die in dezelfde periode zijn afgerond.
De financiële afhandeling heeft over het algemeen langere tijd nodig, zodat de laatste betalingen soms nakomen in het volgende kalenderjaar. Het is dus mogelijk dat de genoemde projecten financieel nog niet zijn afgerond.

De Grote Kruising (Krimpen aan den IJssel)
Met het groot onderhoud aan de Grote Kruising in Krimpen aan den IJssel zijn tegelijkertijd maatregelen getroffen voor het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer, het busverkeer en de fietsers.
Een belangrijk element is de wijziging van het halteren van de bussen. In plaats van te halteren bij het busstation in het centrum, gebruiken de bussen nu langshaltes tussen de kruising en de Algerabrug. Hierdoor wordt de kruising aanzienlijk minder zwaar belast. wat de doorstroming van verkeer bevordert. Een tweede element is een aanpassing waarmee de wisselstrook gelijktijdig kan worden gebruikt met ander verkeer richting centrum. Er worden ook diverse verbeteringen aangebracht voor de fietsers.
De totale subsidie aan het project is € 14,45 miljoen, waarvan de MRDH, het en Rijk en de provincie elk ongeveer een derde voor hun rekening nemen.

Halte Rodenrijs (Lansingerland)
De gemeente Lansingerland en de RET hebben samen het ontwerp gemaakt voor de opwaardering van de knoop Rodenrijs. Op deze knoop komen bussen en metro bij elkaar. Voor reizigers is er ruimte voor fietsparkeren en een P+R-terrein. Belangrijke doelen voor de verbetering van deze halte waren het stimuleren van het OV- en fietsgebruik door het verbeteren van stallingsmogelijkheden, het verbeteren van de uitstraling en kwaliteit van de openbare ruimte door een groene en duurzame uitstraling, de hoge kwaliteit van de materialen en het creëren van een aangename verblijfskwaliteit met daarbij een wachtmogelijkheid op het busstation.
De RET heeft daarnaast de overkappingen op de haltes van de metro verlengd, zodat meer passagiers beschut kunnen wachten.

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. De programma's zijn er echter (nog) buiten gelaten totdat duidelijk is welk kasritme en welke bijdrage zijn vastgelegd. In de begroting zijn deze wel terug te vinden in het meerjarenbeeld.
De stand is per 1 januari 2023. De bedragen die zijn opgenomen betreffen het aandeel van de MRDH, plus het eventuele aandeel van partijen die hun geldstroom via de MRDH laten lopen. Er zijn drie redenen om de grote projecten apart te benoemen en inzichtelijk te maken:

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

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

Projectnr.	Projectnaam	Aanvrager	Cat.	Subsidie	Betaald tm 2022	2023	2024	2025	2026	2027 e.v.
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (exclusief Sebastiaansbrug)	MRDH	OV	54.450.000	54.450.000	0	0			
18OMR0451	Tramlijn 19 Sint Sebastiaansbrug (inclusief bijdragen PZH en Delft)	MRDH	OV	27.000.000	27.057.242	-57.242				
16OZO0027	Vervoersknooppunt Bleizo	Zoetermeer	OV	56.980.000	56.980.000	0				
18ORE0357	Frequentieverhoging E-lijn	RET	OV	7.450.000	5.492.161	1.957.839				
	Hoekse Lijn	Rotterdam	OV	424.718.072	424.456.117	261.955				
SRREO03053	Systeemsprong sneltram	RET	OV	15.720.271	6.990.271	8.730.000				
	Tramlijn 1 (deel buiten INTHR, exclusief exploitatie)	Den Haag/HTM	OV	6.446.305	7.273.223	-826.918				
21ORO0811	Hart van Zuid	Rotterdam	OV	12.000.000	6.000.000	5.500.000	500.000			
21OPR0888	Viersporigheid Schiedam	ProRail	OV	6.982.500		2.794.000	2.792.300	349.000	1.047.200	
22ORE0932	Renovatie metrostation Spijkenisse Centrum	RET	OV	8.250.000	250.000	2.000.000	4.000.000	2.000.000		
22ONI0911	Reconstructie busstation Spijkenisse Centrum	Nissewaard	OV	10.005.500			4.700.000	5.305.500		
18WNR0438	Reconstructie IJsselmondse knoop	GR Nieuw Reijerwaard	VMWS	5.250.000		1.750.000	3.500.000			
18WRO0418	H6-weg	Rotterdam	VMWS	8.600.000	4.341.261	4.258.739				
20WKY0760	Algera-corridor: grote kruising	Krimpen a/d Ijssel	VMWS	8.232.500	4.116.250	4.116.250				
	A4-passage Poorten en Inprikkers (incl indexering, excl btw en bijdrage PZH)	Den Haag	VMWS	22.000.000				1.000.000	4.000.000	17.000.000
	A4-passage Poorten en Inprikkers (aanstaande fase Beatrixlaan, ex indexering)	Rijswijk	VMWS	7.150.000			3.000.000	3.000.000	1.150.000	
	Regionale fietsroute N14 Sijtwende (A4 Haaglanden-N14), incl btw	Leidschendam-Voorburg	FKM	7.100.000						7.100.000
				688.335.148	**597.406.525**	**30.484.623**	**18.492.300**	**11.654.500**	**6.197.200**	**24.100.000**

Bijlage B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten, per eind januari 2023. De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de MRDH-gemeenten, en vervolgens per andere subsidieontvanger. Subsidieaanvragen die nog in behandeling zijn, zijn 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	29-1-2021
Albrandswaard	20FAL0767	Welhoeksedijk, Albrandswaardse zijde te Poortugaal	FKM	127.500	12-4-2021
Albrandswaard	23VAL1050	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Albrandswaard	VV	139.000	10-2-2023
Totaal Albrandswaard				**563.500**	
Barendrecht	20VBA0720	Kilweg - A29 - Middelweg, extra rijstrook en iVRI	VV	69.500	26-4-2021
Barendrecht	21FBA0881	Fietspad Binnenlandse Baan	FKM	321.500	22-4-2022
Barendrecht	22VBA0985	Kruispunt Avenue Carnisse – Zuidersingel – Reling	VV	79.500	23-8-2022
Barendrecht	22VBA0983	30 km/h-zone Riedermorgen	VV	160.500	2-11-2022
Barendrecht	22BVA0984	Oversteek 3e Barendrechtseweg – Kilpad	FKM	54.000	3-10-2022
Barendrecht	22VBA0986	Herinrichting Boerhaavelaan	VV	177.000	19-8-2022
Barendrecht	22VBA0986	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Barendrecht	VV	279.500	10-2-2023
Totaal Barendrecht				**1.141.500**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Capelle aan den Ijssel	18VCA0424	Schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg - Capelle aan den IJsse	VV	125.000	vastgesteld
Capelle aan den IJssel	19VCA0559	Bocht in de Burgemeester van Beresteijnlaan	VV	52.000	10-7-2019
Capelle aan den IJssel	20VCA0681	Schoolzones Capelle aan den IJssel 2020-2022	VV	165.500	19-11-2020
Capelle aan den IJssel	20VCA0758	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Capelle aan den IJssel	VV	401.500	16-12-2020
Capelle aan den IJssel	21VCA0775	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Capelle aan den Ijssel	VV	1.342.500	17-3-2021
Capelle aan den IJssel	21ICA0874	Vervoersknoop Rivium deel 1 - ponton waterbus	FKM	708.250	18-5-2022
Capelle aan den IJssel	21VCA0882	Rotonde Burg. van Beresteijnlaan - Operalaan	VV	196.500	6-4-2022
Capelle aan den IJssel	21OCA0893	Bushalte Duikerlaan	OV	61.500	28-3-2022
Capelle aan den IJssel	22DCA0937	Infra-aanpassingen Parkschuttle openbare weg	VMWS	525.000	11-7-2022
Capelle aan den IJssel	22DCA1028	5 iVRI's Capelle aan den IJssel	VMWS	72.500	in behandeling
Capelle aan den IJssel	23VCA1052	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Capelle aan den Ijssel	VV	288.000	13-2-2023
Totaal Capelle aan den IJssel				**3.938.250**	
Delft	16ODE0163	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	1.531.056	21-6-2017
Delft	20VDE0748	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Delft	VV	847.500	16-12-2020
Delft	21VDE0815	Nieuwe Plantage	VV	123.000	1-1-2022
Delft	22DDE0910	12 iVRI's Delft	VMWS	150.000	18-1-2022
Delft	22VDE0917	Verkeersmaatregelen Noordeindseweg	VV	101.500	20-6-2022
Delft	22FDE0940	Verbreding fietspad noordelijke Buitenwatersloot	FKM	138.000	vaststelling
Delft	22VDE1005	Verkeersmaatregelen Delflandplein	VV	188.000	in behandeling
Delft	22VDE1006	Duurzaam veilig inrichten Weteringlaan	VV	146.500	7-11-2022
Delft	22VDE1007	Fietsstraat Colijnlaan	VV	246.000	7-11-2022
Delft	22FDE1016	Fietsstraat Kanaalweg	VV	219.000	in behandeling
Delft	23VDE1053	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Delft	VV	397.000	30-1-2023
Totaal Delft				**4.087.556**	
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	1.168.067	18-5-2016
Den Haag	16FDH0115	Verbeteren fiets sterroute Scheveningen	FKM	857.422	vastgesteld
Den Haag	17PDH0240	P&R Haaglanden (HGL-BBV-005a)	FKM	771.000	8-8-2017
Den Haag	18FDH0488	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranc	FKM	825.000	5-3-2019
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
Den Haag	20VDH0730	NWHR 3.1 kruisingen: Houtrustbrug en President Kennedylaan	VV	389.750	5-2-2021
Den Haag	20VDH0771	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Den Haag	VV	1.574.000	17-3-2021
Den Haag	21DDH0829	iVRI's Den Haag 2021	VMWS	75.000	30-8-2021
Den Haag	21VDH0861	Blackspot Berensteinlaan - Melis Stokelaan Den Haag	VV	218.500	vastgesteld
Den Haag	21FDH0862	Fietsvoorzieningen Postenkade Den Haag	FKM	73.000	19-1-2022
Den Haag	21FDH0886	Fietsvoorzieningen Ringelwikke	FKM	65.500	18-1-2022
Den Haag	21FDH0887	Capaciteit en doorstroming fietsverkeer	FKM	75.000	23-5-2022

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Den Haag	21VDH0899	Schoolomgeving Den Haag (deel 10)	VV	108.000	13-1-2022
Den Haag	22VDH1004	Blackspot Loosduinsekade - Zuiderparklaan	VV	422.000	28-11-2022
Den Haag	22EDH1008	Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie 2022	VV	232.000	18-11-2022
Den Haag	22VDH1037	Schoolomgeving Den Haag (deel 11)	VV	25.500	20-12-2022
Den Haag	22FDH1046	Kruispunt Laan van Meerdervoort-Regentesselaan	VV	63.500	20-1-2023
Den Haag	23VDH1054	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Den Haag	VV	1.571.000	1-2-2023
Totaal Den Haag				**12.120.740**	
Krimpen aan den IJssel	21FRK0814	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 1 - fietspad naar Ouverturela	FKM	501.000	26-8-2021
Krimpen aan den IJssel	22KKR0914	Busvoorzieningen en fietsoversteek Boerhaavelaan	FKM	187.000	9-12-2022
Krimpen aan den IJssel	22VKR1010	Verkeersveiligheidsmaatregelen Gouden Regen e.o.	VV	21.000	6-2-2023
Krimpen aan den IJssel	22VKR1011	Verkeersveiligheidsmaatregelen wijk Langeland	VV	27.000	16-12-2022
Krimpen aan den IJssel	22OKR1022	Haltetoegankelijkheid Stormpolder	OV	12.000	in behandeling
Krimpen aan den IJssel	23VKR1056	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Krimpen aan den Ijssel	VV	113.500	6-2-2023
Totaal Krimpen a/d IJssel				**861.500**	
Lansingerland	19KLA0598	Vervoersknoop Rodenrijs (KTA 2019)	OV	952.000	18-12-2019
Lansingerland	19OLA0573	R-net halteaanpassingen lijn 170 en 173 (KTA 2019)	OV	582.500	7-7-2021
Lansingerland	20VLA0757	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Lansingerland	VV	145.500	16-12-2020
Lansingerland	21VLA0774	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Lansingerland	VV	224.500	17-3-2021
Lansingerland	23VLA1057	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Lansingerland	VV	470.000	13-2-2023
Totaal Lansingerland				**2.374.500**	
Leidschendam-Voorburg	17WLV0317	Verbindingsweg Stompwijk	VMWS	269.625	19-3-2018
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	188.250	16-12-2020
Leidschendam-Voorburg	21VLV0769	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Leidschendam-Voorburg	VV	216.000	17-3-2021
Leidschendam-Voorburg	23VLV1058	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Leidschendam-Voorburg	VV	316.500	30-1-2023
Totaal Leidschendam-Voorburg				**1.025.375**	
Maassluis	20VMA0752	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Maassluis	VV	660.500	16-12-2020
Maassluis	23VMA1059	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Maassluis	VV	139.000	10-2-2023
Totaal Maassluis				**660.500**	682
Midden-Delfland	20VMD0759	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Midden-Delfland	VV	8.500	vastgesteld
Midden-Delfland	21VMD0824	herinrichting kruising Harnaschdreef	VV	142.000	23-9-2021
Midden-Delfland	23VMD1060	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Midden-Delfland	VV	176.000	in behandeling
Totaal Midden-Delfland				**326.500**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
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	60.000	11-2-2020
Nissewaard	20ONI0642	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2020	OV	120.000	11-2-2020
Nissewaard	20VNI0727	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2020	VV	35.000	1-12-2020
Nissewaard	21WNI0794	Ombouw VRI naar iVRI gemeente Nissewaard	VMWS	50.000	9-8-2021
Nissewaard	21FNI0822	Reconstructie Borgtweg	FKM	213.750	1-10-2021
Nissewaard	21VNI0877	Verkeersveilige Schoolomgevingen Nissewaard 2021	VV	35.000	13-1-2022
Nissewaard	22VNI0991	Reconstructie Ottersveen, Waterland fase 1	VV	27.750	3-10-2022
Nissewaard	22VNI0992	Reconstructie Vondelsingel Oost	VV	28.250	15-9-2022
Nissewaard	22VNI0993	Reconstructie Christiaan Huygenslaan e.o.	VV	13.000	20-9-2022
Nissewaard	22VNI1001	Herinrichting Oranjebuurt Spijkernisse	VV	263.000	2-11-2022
Nissewaard	22VNI1012	Reconstructie De Vroon Heenvliet	VV	29.000	16-12-2022
Nissewaard	22VNI1013	Herstraten Spaarnestraat e.o.	VV	15.500	16-12-2022
Nissewaard	22VNI1017	Verkeersveiligheid schoolomgevingen 2022	VV	46.500	30-1-2023
Nissewaard	23VNI1061	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Nissewaard	VV	424.500	10-2-2023
Totaal Nissewaard				**1.542.118**	
Pijnacker-Nootdorp	18FPN0475	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	77.000	24-1-2019
Pijnacker-Nootdorp	19VPN0579	Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenweg	VV	65.500	16-12-2019
Pijnacker-Nootdorp	21OPN0783	R-net bushalte Meersma Katwijkerlaan, Pijnacker	OV	107.000	20-4-2021
Pijnacker-Nootdorp	21DPN0821	2 verkeersregelinstallaties naar iVRI's te Pijnacker-Nootdorp	VMWS	25.000	9-6-2021
Pijnacker-Nootdorp	21EPN0891	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2021/2022	VV	7.500	13-1-2022
Pijnacker-Nootdorp	22VPN0995	Quick-win maatregelen verkeersveilige rotondes Pijnacker-Nootdo	VV	100.000	in behandeling
Pijnacker-Nootdorp	22EPN0997	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2022-2023	VV	6.500	9-12-2022
Pijnacker-Nootdorp	23VPN1062	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Pijnacker-Nootdorp	VV	290.000	6-2-2023
Totaal Pijnacker-Nootdorp				**678.500**	
Ridderkerk	20FRI0680	Fietspaden Rijksstraatweg	FKM	165.500	vaststelling
Ridderkerk	20ORI0716	Haltetoegankelijkheid HOV Ridderkerk 2020	OV	138.000	21-5-2021
Ridderkerk	20VRI0754	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Ridderkerk	VV	87.000	16-12-2020
Ridderkerk	21VRI0772	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Ridderkerk	VV	917.000	17-3-2021
Ridderkerk	21FRI0828	Fietspaden Rijksstraatweg Ridderkerk fase 3 te Rijsoord	FKM	135.500	23-9-2021
Ridderkerk	22VRI1024	Inrichting schoolzones Ridderkerk 2022	VV	40.000	9-12-2022
Ridderkerk	23VRI1063	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Ridderkerk	VV	205.000	10-2-2023
Totaal Ridderkerk				**1.688.000**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rijswijk	17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten)	FKM	445.500	1-2-2018
Rijswijk	17MRW0342	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Rijswijk	VMWS	107.098	19-3-2018
Rijswijk	18VRK0485	Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan	VV	423.000	1-1-2018
Rijswijk	20FRK0695	Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchilllaan	FKM	427.750	11-11-2020
Rijswijk	20FRK0718	Fietspad Prinses Beatrixlaan (Plutopad - van Zijlweg)	FKM	122.000	11-1-2021
Rijswijk	20FRK0738	Fietspad Laan van 't Haantje (Rijswijk Buiten - HPS Rijswijk Buiten	FKM	127.500	11-1-2021
Rijswijk	20DRK0766	ombouw VRI naar iVRI gemeente Rijswijk	VMWS	62.500	9-3-2021
Rijswijk	21VRK0820	Fietsoversteek Laan van Oversteen/Laan van Vredenoord	VV	25.500	23-9-2021
Rijswijk	21FRK0835	Sterfietsroute Den Haag - Wateringse Veld - Sammersweg	FKM	323.500	24-8-2021
Rijswijk	21FRK0836	Aanleg tweerichtingenfietspad Veraartlaan	FKM	359.000	20-8-2021
Rijswijk	21FRK0867	Herinrichting Steenlaan	FKM	91.000	2-5-2022
Rijswijk	22VRK0999	Verkeersveiligheidsmaatregelen Schaapweg	VV	115.500	31-8-2022
Rijswijk	22VRK1023	Veilige Schoolomgeving Rijswijk 2022	VV	71.000	18-11-2022
Rijswijk	23VRK1064	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rijswijk	VV	192.000	6-2-2023
Totaal Rijswijk				**2.892.848**	
Rotterdam	17VRO0311	Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht	VV	281.000	5-10-2018
Rotterdam	19KRO0600	Fietsparkeren Rotterdam CS	FKM	227.750	10-12-2019
Rotterdam	19VRO0609	Blackspot Heemraadsingel - Beukelsdijk	VV	145.750	vaststelling
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	19ORO0621	Toegankelijk maken bushaltes lijn 75 (KTA 2019-3)	OV	40.750	20-2-2020
Rotterdam	20ORO667	Tramkeerlus Wilhelminaplein	OV	3.582.500	vaststelling
Rotterdam	20FRO677	Fietsstraat Poelenburg	FKM	50.500	19-11-2020
Rotterdam	20VRO0712	Blackspot Prins Alexanderlaan - Koperstraat	VV	33.000	29-1-2021
Rotterdam	20VRO0713	Blackspot Bergweg - Schiekade	VV	40.250	11-12-2020
Rotterdam	20FRO0731	Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug	FKM	213.250	10-12-2020
Rotterdam	20KRO0733	Uitbreiding fietsparkeren Coolhaven	FKM	19.000	14-1-2021
Rotterdam	20FRO0740	Welhoeksdedijk (Rotterdamse kant)	FKM	40.000	15-3-2021
Rotterdam	20FRO0741	Fietsmaatregelen Eendrachtsplein - Westersingel - Westblaak	FKM	35.750	6-4-2021
Rotterdam	20PRO0743	P+R Noorderhelling	FKM	786.000	9-6-2021
Rotterdam	20WRO0765	Verkeersprojecten Hoek van Holland	FKM	1.917.500	15-12-2020
Rotterdam	21VRO0777	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Rotterdam	VV	554.500	17-3-2021
Rotterdam	21VRO0800	Black spot Maasboulevard - uitrit Shell	VV	15.500	vastgesteld
Rotterdam	21VRO0813	Black spot Bergambachtstraat - Stolwijkstraat	VV	63.000	12-7-2021
Rotterdam	21FRO0833	Walvoorzieningen POW Marconistraat	FKM	72.000	23-9-2021
Rotterdam	21FRO0865	Fietsenstalling Conradstraat Rotterdam CS	FKM	112.500	21-1-2022
Rotterdam	21FRO0866	Fietssuggestiestroken Kromme Zandweg	FKM	80.500	30-11-2021

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rotterdam	21FRO0868	Fietspad Schiedamseweg zuidzijde (MFR)	FKM	228.000	vaststelling
Rotterdam	21VRO0869	Black spot Keersopstraat - Matlingeweg	VV	318.500	vaststelling
Rotterdam	21FRO0871	Fietsoversteek Kooiwalbos/Kooiwalweg	FKM	13.250	17-1-2022
Rotterdam	21FRO0872	Fietsoversteek 's Gravenweg - metro Kralingsezoom	FKM	24.000	20-1-2022
Rotterdam	21VRO0873	Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan	VV	745.000	15-2-2022
Rotterdam	21FRO0875	Fietsstraat Hoogvlietse Kerkweg (RD)	FKM	34.000	15-2-2022
Rotterdam	21VRO0876	Black spot Matlingeweg - Stuttgartstraat - Vareseweg	VV	241.750	30-11-2021
Rotterdam	21VRO0890	Black spot Vuurplaat	VV	43.750	vaststelling
Rotterdam	22VRO0919	Black spot Marconiplein	VV	21.750	20-4-2022
Rotterdam	22ORO0944	Blackspot Matthenesserlaan-GL Mulderstraat	VV	39.750	7-7-2022
Rotterdam	22VRO0972	Blackspot Gordelweg-Rodenrijsestraat	VV	19.250	7-9-2022
Rotterdam	22ERO0974	Verkeerseducatie Rotterdam 2022	VV	87.500	3-10-2022
Rotterdam	22FRO0981	Herinrichting Walenburgerweg	FKM	365.500	23-8-2022
Rotterdam	22FRO0987	Kruispunt Scheepstimmerlaan - Vasteland	FKM	51.000	2-11-2022
Rotterdam	22FRO0988	Fietsstraat Molenvliet secundair	FKM	148.500	28-11-2022
Rotterdam	22KRO0989	Fietsparkeren HvH fietskluizen 2022	FKM	16.000	vaststelling
Rotterdam	22KRO0990	Fietsenstalling Kralingse Zoom	FKM	505.000	9-12-2022
Rotterdam	22VRO1018	Blackspot Schiedamseweg-Spanjaardstraat	VV	54.500	9-12-2022
Rotterdam	22VRO1019	Blackspot Bergweg-Insulindestraat	*VV*	40.000	in behandeling
Rotterdam	22VRO1020	Blackspot Oudedijk-Rozenburglaan	VV	39.000	9-9-2022
Rotterdam	22VRO1021	Blackspot Olympiaweg-Klein Nieuwland	*VV*	194.500	20-1-2023
Rotterdam	22VRO1025	Herinrichting Adm. de Ruyterweg-Jonker Fransstraat	VV	357.000	9-12-2022
Rotterdam	22VRO1026	Herinrichting 1e Middellandstraat-Henegouwerlaan	*VV*	414.500	in behandeling
Rotterdam	22FRO1027	Herinrichting Statenpad fietsstraat	*FKM*	386.000	16-12-2022
Rotterdam	23VRO1065	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rotterdam	VV	2.435.000	1-2-2023
Totaal Rotterdam				**15.310.500**	
Schiedam	19KSC0534	Fietsparkeren bij metro Troelastralaan en Parkweg 68 fpp (KTA 20	FKM	18.000	8-7-2019
Schiedam	20VSC0756	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Schiedam	VV	80.000	16-12-2020
Schiedam	22FSC0931	Aanleg+asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan	FKM	85.000	5-8-2022
Schiedam	23VSC1066	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Schiedam	VV	208.000	in behandeling
Totaal Schiedam				**391.000**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Vlaardingen	19KVL0597	Fietsenstallingen Hoekselijn	FKM	58.500	vastgesteld
Vlaardingen	20FVL0734	Reconstructie Reigerlaan	VV	190.500	2-12-2020
Vlaardingen	20FVL0735	Verbreden fietspaden (oostelijk) deel Schiedamseweg	FKM	189.500	28-5-2021
Vlaardingen	20FVL0736	Fietsroute Burgemeester Heusdenlaan	FKM	44.000	22-3-2021
Vlaardingen	20FVL0737	Westlandseweg	FKM	32.500	5-3-2021
Vlaardingen	20FVL0751	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Vlaardingen	VV	738.500	16-12-2020
Vlaardingen	21FVL0849	Fietspad Maassluissedijk Vlaardingen (MFR)	FKM	105.500	1-10-2021
Vlaardingen	22VVL1035	Marathonweg (Nieuw Waterland)	VMWS	1.887.500	in behandeling
Vlaardingen	22FVL1036	Verbreden fietspad Trekkade	FKM	104.000	9-12-2022
Vlaardingen	23VVL1067	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Vlaardingen	VV	334.000	in behandeling
Totaal Vlaardingen				**3.684.500**	
Brielle	21VBR0796	Verkeersmaatregelen binnenstad Brielle	VV	181.000	23-9-2021
Hellevoetsluis	17VHE0253	30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt	VV	11.500	4-12-2017
Hellevoetsluis	20MHE0707	Mobiliteitsmanagement gedragsbeïnvloeding (KTA D3)	OV	256.405	8-4-2021
Hellevoetsluis	21VHE0770	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Hellevoetsluis	VV	83.000	17-3-2021
Hellevoetsluis	22FHE0905	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	OV	699.450	14-1-2022
Westvoorne	22VWV1003	Verkeersveiligheid Heveringseweg, Voorweg, De Ruy, Brielseweg	VV	372.500	14-12-2022
Voorne aan Zee	23VVZ1055	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Voorne aan Zee	VV	210.000	30-1-2023
Totaal Voorne aan Zee				**1.813.855**	
Wassenaar	16VWA0064	Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	479.573	22-11-2016
Wassenaar	16FWA0063	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	187.500	vaststelling
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
Wassenaar	21VWA0773	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Wassenaar	VV	214.500	17-3-2021
Wassenaar	22VWA1033	Oversteek Wassenaarseslag	VV	98.500	12-12-2022
Wassenaar	22VWA1039	Oversteek Deijlerweg – Ammonslaantje.	VV	37.000	20-1-2023
Wassenaar	22VWA1040	Oversteek Jagerslaan – Groot Haesebroekseweg.	VV	48.000	20-1-2023
Wassenaar	22VWA1041	Oversteek Papegaaienlaan – Backkershagenlaan.	VV	66.000	20-1-2023
Wassenaar	23VWA1068	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Wassenaar	VV	187.000	3-2-2023
Totaal Wassenaar				**1.391.573**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Westland	18FWE0483	Fietspad van de "Oostelijke Randweg" te De Lier	FKM	695.500	vastgesteld
Westland	20VWE0750	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Westland	VV	20.500	16-12-2020
Westland	21EWE0784	School op SEEF en leer in het Verkeer, Westland	VV	12.500	24-6-2021
Westland	21DWE0805	Ombouw VRI naar iVRI gemeente Westland	VMWS	25.000	12-7-2021
Westland	22EWE0915	Gedragsbeïnvloedingsprojecten gemeente Westland	VV	33.500	10-6-2022
Westland	22VWE1029	Reconstructie kruispunt Burgerdijkseweg - Hoogweg	VV	134.500	12-12-2022
Westland	22VWE1030	Verkeersveiligheid Hollewatering, Kwintsheul	VV	23.000	30-1-2023
Westland	22VWE1031	Verbeteren verkeersveiligheid Haagweg	VV	17.000	9-12-2022
Westland	22VWE1032	Fietsstroken Veilingweg, De Lier	FKM	223.500	9-12-2022
Westland	23VWE1069	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Westland	VV	327.000	10-2-2023
Westland	23EWE1071	Gedragsbeinvloedingsprojecten 2023 Westland	VV	45.500	8-2-2023
Totaal Westland				**1.557.500**	
Zoetermeer	19DZO0574	5 iVRI's Zoetermeer (KTA 2019)	OV	35.000	23-9-2019
Zoetermeer	21EZO0798	Fietslessen groepen 4 en 6 Zoetermeer 2021	VV	23.000	7-7-2021
Zoetermeer	21EZO0802	School op Seef Zoetermeer 2021	VV	11.500	6-4-2021
Zoetermeer	21DZO0859	2 iVRI's Afrikaweg Zoetermeer	VMWS	25.000	29-10-2021
Zoetermeer	21VZO0860	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	VV	93.000	19-1-2022
Zoetermeer	21DZO0863	3 iVRI Azieweg, Oostweg en Vlamingstraat Zoetermeer	VMWS	37.500	2-12-2021
Zoetermeer	22EZO0935	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2022)	VV	25.500	1-1-2022
Zoetermeer	22EZO0936	Extra activiteiten ihkv School op Seef 2022	VV	11.500	1-1-2022
Zoetermeer	23EZO1049	Extra activiteiten ihkv School op Seef 2023	VV	11.500	1-2-2023
Totaal Zoetermeer				**273.500**	
Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten				**58.323.813**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.		datum beschikking
Zuid-Holland Bereikbaar	16MVO0118	Stakeholdersaanpak 1a en 1b (RTD-BBV-013)	VMWS	-	13-10-2016
Zuid-Holland Bereikbaar	16MVO0119	Beinvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014)	VMWS	20.000	vaststelling
Zuid-Holland Bereikbaar	18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	VMWS	421.250	2-4-2018
Zuid-Holland Bereikbaar	19MVO0550	MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport	VMWS	157.645	10-7-2019
Zuid-Holland Bereikbaar	20MVO0663	Mobiliteitsaanpak Grote Kruising KY - KTA	VMWS	66.700	1-7-2021
Zuid-Holland Bereikbaar	22MDN0971	KTA Moving Traffic	VMWS	270.747	5-9-2022
Totaal Zuid-Holland Brereikbaar				**936.342**	
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	19ORE0586	DRIS voor R-net haltes Lansingerland en station Schiedam	OV	146.500	29-10-2019
RET NV	21ORE0832	Verlenging kapconstructie metrostation Rodenrijs	OV	436.966	10-11-2021
Totaal RET NV				**1.608.716**	
HTM Personenvervoer N.V	19OHT0616	R-net aanpassingen op het haltemeubilair lijnen 455 en 456 (KTA	OV	499.000	11-2-2020
HTM Personenvervoer N.V	21OHT0806	KTA lighrail kwaliteit lijn 3 en 4	OV	250.000	28-5-2021
HTM Personenvervoer N.V	22OHT0920	Optimaliseren Samenloopdeel Randstadrail - deelproject sein For	OV	1.265.250	6-4-2022
HTM Personenvervoer N.V	22OHT0970	Optimaliseren samenloopdeel Randstadrail - deelproject tractie	OV	2.660.250	6-7-2022
Totaal HTM exploitatie				**4.674.500**	
Havenbedrijf Rotterdam	21VHA0847	Herinrichten kruising Moezelweg / Merwedeweg	VV	1.113.750	9-2-2022
Havenbedrijf Rotterdam	21MHA0892	ABVPHR KTA-maatregel 2 Logistiek Platform	VMWS	165.500	17-12-2021
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				**1.279.250**	
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	19DZH0628	13 iVRI's Provincie Zuid-Holland (KTA 2019)	VMWS	48.209	20-2-2020
Provincie Zuid-Holland	20VZH0717	N223 duurzaam veilig	VMWS	1.633.000	16-12-2020
Provincie Zuid-Holland	20FZH0721	Oude Trambaan in gemeente Wassenaar	FKM	453.500	28-1-2021
Provincie Zuid-Holland	22FZH1014	Verbetering fietspad N467a/b tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk	FKM	185.500	18-11-2022
Provincie Zuid-Holland	22FZH1015	N211 vervanging tegelfietspaden	FKM	721.000	18-11-2022
Totaal Provincie Zuid-Holland				**4.099.709**	
Gemeente Leiden	18OLD0374	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (Leiden) (BBV)	OV	242.371	18-6-2018
ProRail	17FPR0283	Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander	FKM	52.500	25-10-2017
Totaal Overige overheden				**294.871**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.		datum beschikking
Halo Jobbing	18EDN0469	Coördinatie Verkeersleerkracht	VV	2.141	1-1-2019
Vriese Educatief Maatwerk (VEM)	21EDN0844	Verkeersleerkracht SoS 2021-2022	VV	43.294	1-8-2021
Stichting TeamAlert	22EDN0901	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	10.545	1-1-2022
Johan Cahuzak	22EDN0902	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	34.541	1-1-2022
R. Wittenberg (Verkeerseducatie)	22EDN0903	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	10.780	1-1-2022
Bureau Leefstijl	22EDN0904	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	37.380	1-1-2022
Theatergroep Heer Otto	22EDN0906	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	17.100	1-1-2022
OnderwijsAdvies	22EDN0907	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	176	1-1-2022
Stichting Responsible Young Drivers Ne	22EDN0908	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	48.600	1-1-2022
ZAT projectenbureau	22EDN0909	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	7.600	1-1-2022
VVN District Zuid-Holland (Veilig Verkeer	22EDN0912	Opfriscursus senioren 2022	VV	11.113	1-2-2022
VVN District Zuid-Holland (Veilig Verkeer	22EDN0918	Verkeersprojecten 2022	VV	275	1-1-2022
OnderwijsAdvies	22EDN0922	Inzet Verkeersleerkracht 2022-2023	VV	83.141	1-8-2022
Wortelboer Rij-opleidingen	22EDN0922	Dode Hoek-lessen 2022-2023	VV	30.694	22-8-2022
DON Opleidingen	22EDN0922	Dode Hoek-lessen 2022-2023	VV	37.595	22-8-2022
Flyover	22EDN0922	Dode hoeklessen 2022-2023	VV	50.064	22-8-2022
R. Wittenberg (Verkeerseducatie)	22EDN0922	Inzet verkeersleerkracht SoS 2022-2023	VV	30.582	17-8-2022
Verkeersleerkracht.nl	22EDN0922	Inzet verkeersleerkracht SoS 2022-2023	VV	35.820	12-9-2022
Vriese Educatief Maatwerk (VEM)	22EDN0922	Inzet verkeersleerkracht SoS 2022-2023	VV	43.066	15-9-2022
OnderwijsAdvies	22EDN0922	Inzet verkeersleerkracht SoS 2022-2023	VV	83.141	26-9-2022
Halo Jobbing	22EDN0922	Inzet verkeersleerkracht SoS 2022-2023	VV	29.415	24-10-2022
VVN District Zuid-Holland (Veilig Verkeer	22EDN0922	Project Veilig op Weg 2022 -2023	VV	68.530	22-8-2022
DTV Consultants	22EDN0922	Totally Traffic	VV	108.000	22-11-2022
Totaal verkeerseducatie				**823.592**	
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/Molengr	VV	907.000	5-3-2021
Wijmobiel		OV probeerpassen en saldi	VMWS	102.530	10-10-2021
Stichting Hbklup	21IDN0834	Pilot e-hub strandpaviljoens Den Haag	VMWS	22.200	22-9-2021
Robottuner	21IDN0900	Realisatie AVLM CAVIDOR	VMWS	131.300	16-2-2022
Rebel Automated Shuttles	19IDN0627	Implementie AVLM Rotterdam The Hague Airport	VMWS	101.000	5-6-2020
Haagse shuttle BV	18WDN0512	Haga Shuttle	VMWS	89.450	vaststelling
Haagse shuttle BV	22ILV0973	Implementatieplan AVLM Mall of the Netherlands	VMWS	2.500	15-8-2022
Totaal Diversen				**2.124.980**	
Openstaande verplichtingen kleine projecten overige subsidieontvangers				**17.966.939**	

Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2023

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van december 2022 onderstaande lijst met aanmeldingen goedgekeurd. De lijst is de stand van de aanmeldingen per 1 januari 2023. De indieners kunnen tot en met 31 oktober 2023 een subsidie aanvragen.

In het voorjaar van 2023 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 2024. In de nazomer van 2023 worden de aanmeldingen beoordeeld en in december 2023 worden de subsidiabele projecten ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2023	2024
Albrandswaard	jul-21	Fietsstraat Tijsjesdijk	FKM	€ 200.000	€ 100.000	€ 100.000	
Albrandswaard	jul-21	Herinrichting F. van der Poest Clementlaan	VV	€ 363.211	€ 182.000	€ 182.000	
Totaal Albrandswaard						€ 282.000	€ -
Barendrecht	jul-21	30 km/h-zone Gouwe	VV	€ 25.000	€ 12.500	€ 12.500	
Barendrecht	jul-21	30 km/h-zone Harplaan	VV	€ 35.000	€ 17.500	€ 17.500	
Barendrecht	jul-21	30 km/h-zone Klavecimbelweg	VV	€ 35.000	€ 17.500	€ 17.500	
Barendrecht	jul-20	Fietspad Stationstuin	FKM	€ 160.000	€ 80.000	€ 80.000	
Barendrecht	jul-22	Jaagpad 30 km/h zone	VV	€ 400.000	€ 100.000	€ 100.000	
Barendrecht	jul-22	VV maatregelen rotonde 2e Barendrechtseweg-Buitenlandsebaan	VV	€ 80.000	€ 40.000	€ 40.000	
Barendrecht	jul-22	Verkeerseducatie Barendrecht 2023	VV	€ 21.000	€ 2.500	€ 2.500	
Barendrecht	jul-22	Herinrichting Dudokdreef	VV	€ 800.000	€ 400.000	€ 400.000	
Totaal Barendrecht						€ 670.000	€ -
Capelle aan den IJssel	jul-21	Fietspad Slotlaan	FKM	€ 660.000	€ 330.000	€ 330.000	
Capelle aan den IJssel	jul-22	5 iVRI's Hoofdweg Capelle aan den IJssel 2023	VMWS	€ 1.575.000	€ 80.000	€ 80.000	
Capelle aan den IJssel	jul-22	Aanpassingen baan Parkshuttle 2023	VMWS	€ 700.000	€ 350.000	€ 350.000	
Capelle aan den IJssel	jul-22	Herinrichting aansluiting Poolvosweg - IJsseldijk	VV	€ 95.000	€ 47.500	€ 47.500	
Totaal Capelle aan den IJssel						€ 807.500	€ -
Delft	jul-22	Herinrichting Phoenixstraat	VV	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000	
Delft	jul-22	Tweemolentjeskade	VV	€ 49.582	€ 25.000	€ 25.000	
Delft	jul-20	Verplaatsen tramhalte Martinus Nijhofflaan	VV	€ 165.000	€ 82.500	€ 82.500	
Delft	jul-22	Verbreding fietspad Michiel de Ruyterweg (*)	FKM	€ 484.000	€ 242.000	€ 242.000	
Delft	jul-21	Fietsstraat Oostsingel	FKM	€ 396.000	€ 198.000	€ 198.000	
Delft	okt-22	Kruising Papsouwselaan - Mercuriusweg	VV	€ 250.000	€ 125.000	€ 125.000	
Totaal Delft						€ 872.500	€ -

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2023	2024
Den Haag	jul-21	Fietsvoorzieningen Scheveningseweg bij Carnegieplein (lijn 1)	FKM	€ 900.000	€ 250.000	€ 250.000	
Den Haag	jul-21	Fietsvoorzieningen Javastraat - Zeestraat - Scheveningseweg (lijn 1)	FKM	€ 444.308	€ 222.500	€ 222.500	
Den Haag	jul-21	Kruispunt Van Alkemadelaan - Pompstationsweg	FKM	€ 199.000	€ 99.500	€ 99.500	
Den Haag	jul-21	Kruispunt Laan van Meerdervoort - Regentesselaan	FKM	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	
Den Haag	jul-21	Fietspaden Statenlaan en Stadhouderslaan (INTHR, 16S)	FKM	€ 4.000.000	€ 1.858.000	€ 1.858.000	
Den Haag	jul-21	Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie 2022	VV	€ 620.500	€ 310.500	€ 310.500	
Den Haag	jul-22	Blackspotaanpak 2023 Den Haag	VV	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000	
Den Haag	jul-22	Verkeersveilige schoolomgeving Den Haag 2023	VV	€ 1.000.000	€ 300.000	€ 300.000	
Den Haag	jul-22	Fietsvoorzieningen Moerwijk irt de herinrichting Hoefkade	VV	€ 6.822.000	€ 280.000		€ 280.000
Den Haag	jul-22	Fietsvoorzieningen Westvlietweg – Park Nabij	FKM	€ 400.000	€ 200.000	€ 200.000	
Den Haag	jul-22	Fietsvoorziening Leidsestraatweg (Benoordenhoutseweg/Haagse Bos).	FKM	€ 523.000	€ 223.000	€ 223.000	
Den Haag	jul-22	Fietsvoorzieningen Kruispunt Hildo Kroplaan - Houtwijklaan	FKM	€ 160.000	€ 80.000	€ 80.000	
Den Haag	jul-22	Fietsvoorzieningen Kruispunt Lekstraat - Weteringkade	FKM	€ 535.000	€ 250.000	€ 250.000	
Den Haag	jul-22	Fietsvoorzieningen Kruispunt Mient - Kamperfoeliestraat	FKM	€ 310.000	€ 155.000	€ 155.000	
Totaal Den Haag						€ 4.173.500	€ 280.000
Krimpen aan den IJssel	jul-20	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 3 - centrumplan	FKM	€ 436.500	€ 218.500	€ 218.500	
Krimpen aan den IJssel	jul-20	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 2 - fietspad naar Ouverturelaan	FKM	€ 697.681	€ 340.000	€ 340.000	
Krimpen aan den IJssel	jul-22	Fietsstraat Lekdijk (*)	FKM	€ 943.000	€ 471.500	€ 471.500	
Krimpen aan den IJssel	jul-22	Populierenlaan en Els 30 km/h zone (Langeland fase 5)	VV	€ 730.800	€ 132.500	€ 132.500	
Krimpen aan den IJssel	jul-22	Noorderstraat 30 km/h zone (Oud Krimpen deelgebied 3)	VV	€ 4.385.300	€ 151.000	€ 151.000	
Krimpen aan den IJssel	jul-22	Zaagmolen en Drijvermast 30 km/h zone	VV	€ 2.973.000	€ 44.500	€ 44.500	
Totaal Krimpen aan den IJssel						€ 1.358.000	€ -
Lansingerland	jul-22	Verbreden fietspad Boterdorpseweg zuidzijde bij Berkelse Poort	FKM	€ 120.000	€ 60.000	€ 60.000	
Lansingerland	jul-22	Fietspad Gerberasingel	FKM	€ 350.000	€ 175.000	€ 175.000	
Totaal Lansingerland						€ 235.000	€ -
Leidschendam-Voorburg	jul-21	Herinrichting Dr. van Noortstraat	VV	€ 2.146.000	€ 1.073.000	€ 1.073.000	
Totaal Leidschendam-Voorburg						€ 1.073.000	€ -
Maassluis	jul-22	Fietsvoorzieningen 2e ontsluiting Wilgenrijk (*)	VV	€ 1.550.000	€ 775.000	€ 775.000	
Totaal Maassluis						€ 775.000	€ -
Midden-Delfland							
Totaal Midden-Delfland						€ -	€ -

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2023	2024
Nissewaard	jul-21	Reconstructie Kerckhoek en omgeving Zuidland	VV	€ 721.596	€ 27.000	€ 27.000	
Nissewaard	jul-21	Reconstructie Sportlaan	VV	€ 2.144.408	€ 176.500	€ 176.500	
Nissewaard	jul-21	Reconstructie Stationsweg Zuidland	VV	€ 1.065.000	€ 157.500	€ 157.500	
Nissewaard	jul-22	Reconstructie Hekelingseweg	VV	€ 2.840.000	€ 542.000	€ 542.000	
Nissewaard	jul-22	Inritconstructies Schenkel fase 2	VV	€ 502.120	€ 35.000	€ 35.000	
Nissewaard	jul-22	Plateau's Schiekamp Noord fase 2	VV	€ 747.208	€ 49.000	€ 49.000	
Nissewaard	jul-22	Verkeersveilige schoolomgevingen Nissewaard 2023	VV	€ 60.000	€ 30.000	€ 30.000	
Nissewaard	jul-22	Lede e.o. 30 km/h zone	VV	€ 948.126	€ 29.000	€ 29.000	
Nissewaard	jul-22	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2023	OV	€ 60.000	€ 60.000	€ 60.000	
Nissewaard	jul-22	1 iVRI Nissewaard 2023	VMWS	€ 200.000	€ 16.000	€ 16.000	
Totaal Nissewaard						€ 1.122.000	€ -
Pijnacker-Nootdorp	jul-22	Verkeerseducatie Pijnacker-Nootdorp 2023-2024	VV	€ 15.000	€ 7.500	€ 7.500	
Pijnacker-Nootdorp	jul-22	Verkeersveiligheidscampagne rotondes Pijnacker-Nootdorp 2023	VV	€ 8.000	€ 4.000	€ 4.000	
Totaal Pijnacker-Nootdorp						€ 11.500	€ -
Ridderkerk	jul-21	Tweerichtingen fietspad Donkerslootweg en voetpaden langs Donkerslootweg en	FKM	€ 900.000	€ 450.000	€ 450.000	
Ridderkerk	jul-22	Verkeersveilige schoolomgevingen Ridderkerk 2023	VV	€ 197.200	€ 99.000	€ 99.000	
Ridderkerk	jul-22	Verkeerseducatie Ridderkerk 2023	VV	€ 40.000	€ 10.000	€ 10.000	
Ridderkerk	jul-22	Tweerichting fietspad Populierenlaan	FKM	€ 895.000	€ 447.500	€ 447.500	
Ridderkerk	jul-22	Tweerichting fietspad Ringdijk - Donkerslootsedijk.	FKM	€ 116.000	€ 58.000	€ 58.000	
Ridderkerk	jul-22	Tweerichting fietspad Sportlaan	FKM	€ 500.000	€ 100.000	€ 100.000	
Totaal Ridderkerk						€ 1.164.500	€ -
Rijswijk	jul-22	3 VRI's ombouw naar iVRI Burgemeester Elsenlaan Rijswijk 2023	VMWS	€ 100.000	€ 48.000	€ 48.000	
Rijswijk	jul-21	Reconstructie Jan Thijssenweg, Delftweg, Laan van Beens	VV	€ 854.762	€ 427.500	€ 427.500	
Rijswijk	jul-22	Aanleg fietsstraat Rembrandtkade (tussen Lindelaan en Winston Churchilllaan)	FKM	€ 891.000	€ 445.500	€ 445.500	
Rijswijk	jul-21	Verbetering fietsinfrastructuur onderdoorgang Hoornbrug noordzijde	FKM	€ 820.000	€ 410.000	€ 410.000	
Rijswijk	jul-22	Verkeersveiligheid kruising Beatrixlaan - Terras van Sion	FKM	€ 412.000	€ 206.000	€ 206.000	
Totaal Rijswijk						€ 1.537.000	€ -
Rotterdam	jul-19	Fietspadenstructuur A16, maatregel M3	FKM	€ 910.000	€ 455.000	€ 455.000	
Rotterdam	jul-19	HWN OWN Aveling (Rijk € 796.694,- MRDH € 347.000,-)	VMWS		€ 1.143.694	€ 1.144.000	
Rotterdam	jul-21	Fietsoversteek Pascalweg - Bergambachtstraat	FKM	€ 254.000	€ 127.000	€ 127.000	
Rotterdam	jul-21	Fietsenstalling Rotterdam Alexander	FKM	€ 3.400.000	€ 850.000		€ 850.000
Rotterdam	jul-21	Fietsparkeren OV locaties Rotterdam 2023	FKM	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000	
Rotterdam	jul-21	Blackspot 2e Middellandstraat - Burgemeester Meineslaan - Heemraadssingel	VV	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000	
Rotterdam	jul-21	Blackspot Rotonde Aveling-Lengweg-Overwolde	VV	€ 500.000	€ 250.000	€ 250.000	
Rotterdam	jul-22	Verleggen Colosseumweg	VV	€ 14.500.000	€ 500.000	€ 500.000	
Rotterdam	jul-22	Ongevallenlocatie Goudsesingel – Mariniersweg - Vondelweg	VV	€ 900.000	€ 450.000	€ 450.000	

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2023	2024
Rotterdam	jul-22	Goudsesingel – Jonker Fransstraat – Meent	VV	€ 800.000	€ 400.000	€ 400.000	
Rotterdam	jul-22	Verkeerseducatie Rotterdam 2023	VV	€ 450.000	€ 225.000	€ 225.000	
Rotterdam	jul-22	Ongevallenlocatie Rochussenstraat-Aelbrechtskade-Lage Erfbrug-Nieuwe Binnen	VV	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	
Rotterdam	jul-22	Ongevallenlocatie Aveling – Baarsweg (Hoogvliet)	VV	€ 750.000	€ 375.000	€ 375.000	
Rotterdam	jul-22	Blackspot Oldegaarde - Langenhorst	VV	€ 442.091	€ 221.500	€ 221.500	
Rotterdam	jul-22	Ongevallenlocatie Pascalweg - Guido Gezelleweg - Catullusweg	VV	€ 410.398	€ 206.000	€ 206.000	
Rotterdam	jul-22	Blackspot Slinge-Baarlandhof	VV	€ 800.000	€ 400.000	€ 400.000	
Rotterdam	jul-22	Fietsverbinding Eridanusstraat (*)	FKM	€ 430.643	€ 215.000	€ 215.000	
Rotterdam	jul-22	Verbreden Burgemeester Roosbrug (Noordsingel)	FKM	€ 255.670	€ 128.000	€ 128.000	
Rotterdam	jul-22	Fietsvoorzieningen Jonker Fransstraat	FKM	€ 250.000	€ 125.000	€ 125.000	
Rotterdam	jul-22	Fietspad Terbregseweg (bij Irenebrug)	FKM	€ 59.567	€ 30.000	€ 30.000	
Rotterdam	jul-22	Fietsstraat noordelijke ventweg Van der Duijn van Maasdamweg	FKM	€ 467.691	€ 234.000	€ 234.000	
Rotterdam	jul-22	Verbreden fietspad Vasteland zz (en aanpassingen kruispunt Erasmusbrug)	FKM	€ 1.086.906	€ 544.000	€ 544.000	
Rotterdam	jul-22	Verbreden en ophogen fietsstroken Willem Buytenwechstraat west (*)	FKM	€ 356.688	€ 178.500	€ 178.500	
Rotterdam	jul-22	Metrostation Zuidplein	OV	€ 6.109.000	€ 4.950.000	€ 4.950.000	
Rotterdam	jul-22	Verplaatsing tramhaltes Laan op Zuid	OV	€ 1.800.000	€ 1.800.000	€ 1.800.000	
Rotterdam	dec-22	HOVMaastunnel (incl KTA Rijk € 688.705,- MRDH € 2.757.667,-)	OV	€ 6.000.000	€ 4.855.372	€ 4.855.500	
Totaal Rotterdam						€ 18.363.500	€ 850.000
Schiedam							
Totaal Schiedam						€ -	€ -
Vlaardingen	jul-22	Verbreden fietspad Burgemeester van Heusdenlaan	FKM	€ 229.000	€ 229.000	€ 229.000	
Vlaardingen		Fietspad N-Z bij Volksbos (Nieuw Waterland)	FKM	€ 3.075.443	€ 500.000	€ 500.000	
Totaal Vlaardingen						€ 729.000	€ -
Voorne aan Zee	sep-22	Fietsstructuur Seggelant (*)	FKM	€ 236.250	€ 75.000	€ 75.000	
Voorne aan Zee	jul-22	Toegankelijkheid 11 bushaltes Hellevoetsluis 2023	OV	€ 88.000	€ 88.000	€ 88.000	
Voorne aan Zee	jul-22	Rotonde Stadsdorp (Amnesty Int. -Rijksstr. - Sportlaan)	VV	€ 450.000	€ 225.000	€ 225.000	
Voorne aan Zee	jul-22	Fietsmaatregelen fietspad De Sprong	FKM	€ 147.000	€ 73.500	€ 73.500	
Totaal Voorne aan Zee						€ 461.500	€ -
Wassenaar							
Totaal Wassenaar						€ -	€ -
Westland	jul-22	Verharding fietspad Zwethlaan	FKM	€ 1.356.749	€ 340.000	€ 340.000	
Westland	jul-22	Kruising Pijnacker Hordijklaan/Molenlaan	VV	€ 66.518	€ 33.500	€ 33.500	
Westland	jul-22	Snelheidsremmende maatregelen Westland	VV	€ 95.500	€ 48.000	€ 48.000	
Westland	jul-22	Fietspadpaaltjes Westland	VV	€ 50.000	€ 12.500	€ 12.500	
Westland	jul-22	Uitritconstructie Kwaklaan/Noordweg	VV	€ 25.000	€ 12.500	€ 12.500	
Totaal Westland						€ 446.500	€ -

Aanvrager	Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2023	2024
Zoetermeer	okt-22	School op SEEF 2023 Zoetermeer	VV	€ 22.515	€ 11.500	€ 11.500	
Totaal Zoetermeer						€ 11.500	€ -
RET	jul-22	Roseknoop, aanpassingen remise op Noord	OV		€ 700.000	€ 700.000	
Totaal RET						€ 700.000	€ -
Zuid-Holland Bereikbaar	jul-22	Gedragsprojecten 2023	VMWS		€ 383.333	384.000	
Totaal Zuid-Holland Bereikbaar						384.000	€ -
MRDH	jul-22	SPUK verkeersveiligheid 2022-2027 (bijdrage aanvullend op Rijksdeel)	VV		€ 4.735.537	€ 4.736.000	
MRDH	jul-22	Verkeerseducatie MRDH 2023	VV		€ 936.500	€ 936.500	
MRDH	jul-22	Ombouw VRI naar iVRI, 15 stuks in 2023	VMWS		€ 240.000	€ 240.000	
MRDH	jul-22	Aanpassen bushaltes n.a.v. wijzigingen vervoersplannen	OV		€ 500.000	€ 500.000	
Totaal MRDH						€ 6.412.500	€ -
Eindtotaal						**€ 36.734.500**	**€ 1.130.000**

Bijlage B3 In 2022 afgesloten kleine projecten

In 2022 en begin 2023 is een aantal kleine projecten gerealiseerd en ook financieel afgesloten. De vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. De status is per eind januari 2023.

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgeron
Barendrecht	18KBA0441	Herinrichting entree fietsenstalling station Barendrecht	FKM	2022
Barendrecht	18PBA0482	P+R NS Station Barendrecht	FKM	2022
Barendrecht	18FBA0491	Fietstunnel station Barendrecht	FKM	2022
Barendrecht	20FBA0761	Fietsinfrastructuur Hoefslag	FKM	2022
Barendrecht	21VBA0879	Verkeerseducatie Barendrecht 2021	VV	2022
Capelle aan den IJssel	19ICA0624	Haalbaarheidsstudie AVLM schaalvergroting Parkshuttle 2019	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	19ICA0625	Haalbaarheidsstudie AVLM beheercentrale op afstand Parkshuttle 2020	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	19ICA0626	Haalbaarheidsstudie AVLM Smart Surveilance Systeem Parkshuttle 2019	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	21ICA0895	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Schaalvergroting	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	21ICA0896	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Beheercentrale op afstand	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	21ICA0897	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Smart Surveillance	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	21VCA0883	Rotondes Burgemeester van Dijklaan	VV	2022
Delft	21DDE0830	2 verkeersregelinstallaties naar iVRI's Delft	VMWS	2022
Delft	21ODE0889	Bushaltes Teding van Berkhoutlaan en Foreestweg	OV	2022
Delft	21DDE0782	12 verkeersregelinstallaties naar iVRI's Delft	VMWS	2022
Delft	21UDE0804	Mobiliteitshub Delft	VMWS	2022
Delft	19VDE0607	Voorhofdreef	VV	2022
Delft	21VDE0810	Herinrichting Julianalaan	VV	2022
Den Haag	20VDH0662	Reconstructie kruising Hofzichtlaan - Kleine Loo	VV	2022
Den Haag	18VDH0370	Noordwestelijke hoofdroute Vrijenhoeklaan-Sportlaan	VV	2022
Den Haag	20VDH0747	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Den Haag	VV	2022
Den Haag	16FDH0033	Toeleidend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg	FKM	2022
Den Haag	21VDH0799	Blackspot De la Reyweg - Dierenselaan	VV	2022
Den Haag	20VDH0683	Herinrichting Soestdijkseplein	VV	2022
Den Haag	21EDH0870	Gedragsaanpak verkeersveiligheid Den Haag 2021	VV	2022
Den Haag	17FDH0354	Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag-Spoorwijk (HGL BBV 006/4)	FKM	2022
Den Haag	18FDH0369	Vrijliggend fietspad Madesteinweg	FKM	2022
Den Haag	17WDH0346	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Den Haag	VMWS	2022
Den Haag	20FDH0684	Fietsvoorziening Westvlietweg-Spoorlaan	FKM	2022
Den Haag	22ODH0916	HOV Busbaan (No Regret CID Binckhorst)	OV	2022
Den Haag	14FDG006	Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren	FKM	2022
Hellevoetsluis	19THE0620	Toegankelijkheid bushaltes Hellevoetsluis	OV	2022
Hellevoetsluis	20OHE641	Toegankelijkheid bushaltes Hellevoetsluis	OV	2022
Lansingerland	19FLA0638	Fietspad Berkelsedijkje (MFR)	FKM	2022
Leidschendam-Voorburg	18DLV0366	iVRI's Leidschendam-Voorburg 5 stuks	VMWS	2022
Maassluis	21VMA0837	Vrijligend fietspad Kwartellaan	VV	2022
Midden-Delfland	17VMD0277	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	2022
Midden-Delfland	17VMD0277	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	2022
Pijnacker-Nootdorp	19FPN0535	Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	2022
Pijnacker-Nootdorp	21OPN0818	Bushalte lijn 60, Station Nootdorp (Hofweg)	OV	2022
Pijnacker-Nootdorp	21VPN0826	Fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen en R-netbushalte Vlielandseweg	OV	2022
Rijswijk	18ERK0386	Inrichten schoolzones 2018 Rijswijk	VV	2022
Rijswijk	20ORK0699	Infrastructurele en verkeersregeltechnische aanpassing tbv lijn 51 EBS	OV	2022
Rijswijk	20KRK0714	Eisenhowerplein fietsparkeren	FKM	2022

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond
Rotterdam	20FRO0700	Slinge fietspad zuidzijde	FKM	2022
Rotterdam	19FRO0619	Mathenesserweg verbreden fietspad (MFR)	FKM	2022
Rotterdam	21FRO0797	Fietssuggestiestroken Wollefoppenweg	FKM	2022
Rotterdam	20FRO0739	Fietsoversteek Zuiderparkweg metro Slinge	FKM	2022
Rotterdam	20FRO0687	Woensdrechtstraat Park16hoven	FKM	2022
Rotterdam	20ERO0705	Verkeerseducatie 2020	VV	2022
Rotterdam	21PRO0864	P+R Noorderhelling casco	FKM	2022
Rotterdam	20ORO0660	Reconstructie Harwichknoop-stationsomgeving Hoek van Holland haven	OV	2022
Rotterdam	20VRO675	Blackspot Beijerlandselaan- Putselaan	VV	2022
Rotterdam	21VRO0803	Black spot Matlingeweg - Linschotenstraat	VV	2022
Rotterdam	21ERO0825	Verkeerseducatie Rotterdam 2021	VV	2022
Rotterdam	17FRO0295	Centrumas fase 2 (RTD-BBV-006)	FKM	2022
Rotterdam	19DRO0596	VRI Kralingsezoom	OV	2022
Rotterdam	20FRO0658	Crooswijksebocht en Linker Rottekade Noord (Binnenstedelijke Rotte)	FKM	2022
Schiedam	20FSC0697	Fietspad Horvathweg	FKM	2022
Schiedam	19OSC0622	Plaatsing van 2 R-net ABRI's halte buslijn 456 (KTA 2019)	OV	2022
Schiedam	18FSC0468	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	2022
Schiedam	21FSC0856	Fietsmaatregelen Woudweg	FKM	2022
Zoetermeer	20FZO0728	Fietspad Van Tuyllpark	FKM	2022
Zoetermeer	20VZO0703	Ontsluiting Nutricia-brug over fietspad Rokkeveenseweg	VV	2022
Zoetermeer	20FZO0745	Metropolitane fietsroute Rotterdam-Zoetermeer (Oostweg/Industrieweg)	FKM	2022
Zoetermeer	20VZO0729	Schoolomgeving IKC Overwater	VV	2022

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond
De Verkeersonderneming	19MVO0577	Beïnvloeden rijgedrag - Ritjedelen (KTA2019 -12a)	VMWS	2022
De Verkeersonderneming	SRVOF03052	Voorbereidingskosten netwerkversterkingen (BBV)	VMWS	2022
De Verkeersonderneming	19MVO0544	Publiekscampagne Zuidvleugel jaarschijf KTA 2019	VMWS	2022
De Verkeersonderneming	20MVO0656	KTA MoVe werkgeversaanpak Verkeersonderneming	VMWS	2022
Havenbedrijf Rotterdam	21VHA0858	Aanpassing Reeweg (A. Bodaanweg en Waalhavenweg)	VV	2022
Havenbedrijf Rotterdam	21VHA0821	Maatregelen n.a.v. ongevallenanalyse 2020 (Havengebied Rotterdam)	VV	2022
NS stations	16ONS0037	Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)	OV	2022
Provincie Zuid-Holland	18WZH0384	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	2022
RET NV	16TRE0166	Inhaalslag geleidelijnen Tramplushaltes Rotterdam	OV	2022
robotTuner	21DNO0845	Implementatie AVLM CAVIDOR	VMWS	2022
Future Mobility Park	21IDN0848	Future Mobility Park	VMWS	2022
VNO NCW West	20MDN0655	KTA MoVe werkgeversaanpak Bereikbaar Haaglanden & Rijnland	VMWS	2022

Bijlage C R-Net

Buslijn	Traject	Onderdeel	Investering	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
403 en 404	Spijkenisse-Hellevoetsluis en Spijkenisse-Brielle	Haltevoorzieningen	€ 1.308.300	€ 200.500	€ 428.500	€ 645.000			€ 34.300	
		Fietsvoorzieningen **	€ 659.500			€ 659.500				
456	Den Haag Leijenburg-Naaldwijk-Schiedam	Haltevoorzieningen	€ 899.000		€ 270.000	€ 35.000			€ 594.000	
		Fietsvoorzieningen **	€ 78.000						€ 40.000	
455	Zoetermeer Centrum West - Pijnacker station - Delft Centraal station	Haltevoorzieningen	€ 1.046.000		€ 314.000		€ 156.000		€ 576.000	
		Fietsvoorzieningen **	€ -							
170 en 173	Station Rodenrijs - stations Zoetermeer - Zoetermeer Centrum West, Rodenrijs - Bergschenhoek - Bleiswijk - Zoetermeer Centrum West	Haltevoorzieningen	€ 1.810.500	€ 5.000	€ 293.000		€ 582.500		€ 930.000	
		Fietsvoorzieningen **	€ -							
455	Delft-Naaldwijk- 's-Gravenzande	Haltevoorzieningen	€ 393.000						€ 393.000	
		Fietsvoorzieningen **	€ 39.000						€ 39.000	
	Nader uit te werken	Haltevoorzieningen	€ 100.000							€ 100.000
		Fietsvoorzieningen **	€ 40.000							€ 40.000
	Totaal		**€ 6.373.300**	**€ 205.500**	**€ 1.305.500**	**€ 1.339.500**	**€ 738.500**	**€ -**	**€ 2.606.300**	**€ 140.000**
	** Fietsvoorzieningen 50% voor de wegbeheerder		€ 369.750			€ 329.750		€ -	€ 20.000	€ 20.000
	Bijdrage Rijk (KTA 2019)		€ 267.600		€ 267.600					
	Benodigde financiering vanuit R-net		**€ 5.735.950**	€ 205.500	€ 1.037.900	€ 1.009.750	€ 738.500	€ -	€ 2.586.300	€ 120.000

Bijlage D Prioritaire Metropolitane Fietsroutes

Routenaam	SSK-raming bij SO of norm-bedrag	Wegbeheerders (30%)	MRDH e.a. (70%)	beschikt t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027 en verder
Naaldwijk - Rotterdam	€ 28.900.000	€ 7.810.000	€ 21.090.000	€ 869.000	€ 6.221.000	€ 6.500.000	€ 7.500.000		
Zoetermeer - Rotterdam	€ 23.100.000	€ 6.930.000	€ 16.170.000	€ 1.203.000	€ 4.967.000	€ 5.000.000	€ 5.000.000		
Delft - Rotterdam Alexander	€ 28.900.000	€ 8.670.000	€ 20.230.000		€ 5.230.000	€ 8.000.000	€ 7.000.000		
Den Haag - Pijnacker	€ 25.370.000	€ 7.610.000	€ 17.760.000		€ 4.760.000	€ 4.500.000	€ 8.500.000		
Totaal 1e tranche	**€ 106.270.000**	**€ 31.020.000**	**€ 75.250.000**	**€ 2.072.000**	**€21.178.000**	**€24.000.000**	**€ 28.000.000**		
Routes 2e tranche	€ 82.500.000	€ 24.750.000	€ 57.750.000			€ 7.000.000	€ 16.500.000	€ 20.000.000	€ 14.250.000
Totaal 2e tranche	**€ 82.500.000**	**€ 24.750.000**	**€ 57.750.000**	**€ -**	**€ -**	**€ 7.000.000**	**€ 16.500.000**	**€ 20.000.000**	**€ 14.250.000**

Dekking

Routenaam	BCVa	Wegbeheerders (30%)	MRDH e.a. (70%)	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027 en verder
MFR Rotterdam - Naaldwijk			€ 21.100.000	€ 869.000	€ 6.221.000	€ 6.500.000	€ 7.490.000		
MFR Zoetermeer - Rotterdam			€ 16.170.000	€ 1.203.000	€ 4.967.000	€ 5.000.000	€ 5.000.000		
MFR Delft - Rotterdam Alexander			€ 20.200.000		€ 5.230.000	€ 8.000.000	€ 7.000.000		
MFR Den Haag-Pijnacker			€ 17.780.000		€ 4.760.000	€ 4.500.000	€ 8.520.000		
Totaal 1e tranche			**€ 75.250.000**	**€ 2.072.000**	**€21.178.000**	**€24.000.000**	**€ 28.000.000**		
Nog te voteren 2e tranche		*€ 24.750.000*	*€ 57.750.000*			*€ 7.000.000*	*€ 16.500.000*	*€ 20.000.000*	*€ 14.250.000*
Totaal 2e tranche		**€ 24.750.000**	**€ 57.750.000**	**€ -**	**€ -**	**€ 7.000.000**	**€ 16.500.000**	**€ 20.000.000**	**€ 14.250.000**

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

Bijlage E Doorstroommaatregelen OV

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

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

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

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

Bijlage G InnOVatie

Projecten	2019	2020	2021	2022	2023	2024
OV Challenge	€ 69.770	€ 62.465				
Drukteindicator en versnellen trams		€ 129.700				
Angst in OV		€ 37.500				
AI en voorspellend model			€ 102.412			
Xibe en Innovatieroute			€ 37.945	€ 25.447		
Bestickering bus			€ 7.964			
PvKO				€ 1.845		
Trendradar InnovatieRoute				€ 30.000		
Mabrik InnovatieRoute				€ 122.134	€ 146.561	
Magnus Green ondersteuning				€ 8.038	€ 27.573	
Rebel ondersteuning					€ 30.000	
BIEL ondersteuning				€ 2.312		
Strippenkaart				€ 62.471	€ 12.960	
EAO Passenger Interface Charger				€ 11.220		
Werkwinkel strategie				€ 2.000		
Totale projectkosten	**€ 69.770**	**€ 229.665**	**€ 148.321**	**€ 265.466**	**€ 217.093**	

Dekking	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Onderbesteding KTA 2019, gedeelte OV		€ 400.000	€ -	€ 200.000	€ 400.000	€ 400.000
Onderzoeksbudget OV	€ 100.000					
Bijdrage RET	€ 50.000	€ 200.000	€ -	€ 100.000	€ 200.000	€ 200.000
Bijdrage HTM	€ 50.000	€ 200.000	€ -	€ 100.000	€ 200.000	€ 200.000
Totale dekking	**€ 200.000**	**€ 800.000**	**€ -**	**€ 400.000**	**€ 800.000**	**€ 800.000**

Beschikbaar saldo per einde jaar	**€ 130.230**	**€ 700.565**	**€ 552.244**	**€ 686.778**	**€ 1.269.685**	**€ 2.069.685**

Bijlage H Afkortingenlijst

AVLM	Automated Vehicles Last Mile
BDU	Brede Doeluitkering
BO	Bestuurlijk Overleg
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IMA	Integrale Mobiliteitsanalyse 2021
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
iVRI	Intelligente Verkeersregelinstallatie
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MoVe	Mobiliteit en Verstedelijking
OV	Openbaar Vervoer
POORR	Programma OV Ontwikkeling Regio Rotterdam
P+R	Parkeer en Reis
RWS	Rijkswaterstaat
SA	Strategische Agenda 2023-2026
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
VV	Verkeersveiligheid