METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwerpbegroting 2025
en meerjarenbegroting 2026-2028

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 17

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 21

2.1.2 Wat gaat het kosten? 25

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 29

2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 30

2.1.1.1 Opdracht 1 - Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 30

2.1.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 31

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 32

2.2.2 Wat gaat het kosten? 35

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat 37

2.3.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 37

2.3.1.1 Opdracht 2 – Toekomstbestendige economie stimuleren 37

2.3.1.2 Opdracht 4 – Vernieuwen van werklocaties 39

2.3.2 Wat gaat het kosten? 41

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting 43

3.1 Algemene dekkingsmiddelen 43

3.2 Overhead 43

3.3 Vennootschapsbelasting 45

Hoofdstuk 4 Paragrafen 46

4.1 Financiering 46

4.2 Verbonden partijen 49

4.3 Weerstandsvermogen en risico's 52

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen 56

4.5 Bedrijfsvoering 58

4.6 Subsidies 61

Hoofdstuk 5 Financiële begroting 63

5.1 Overzicht baten en lasten 63

5.2 Overzicht incidentele baten en lasten 64

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting 66
Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2023-2028 69
Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente 71
Hoofdstuk 8 Besluit 72
Bijlage 1 Indicatoren 73
Bijlage 2 Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU 74
Bijlage 3 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2025 75

Inleiding

Met elkaar. Voor elkaar.
Dat is het motto van de Strategische Agenda van de MRDH. Daarin staat hoe 21 gemeenten samen de bereikbaarheid gaan verbeteren en de economie vernieuwen. Deze begroting geeft de financiële onderbouwing voor het jaar 2025.

De Strategische Agenda heeft een heldere, inhoudelijke koers. Het verbeteren van de bereikbaarheid zorgt ervoor dat de huidige en toekomstige inwoners op een vlotte, duurzame manier van wonen naar werk, studie, familie, vrienden of vrijetijdsbesteding komen. Onze metropoolregio, en daarmee heel Nederland, is gebaat bij nabijheid en voor reizen geldt dat snel en comfort het sleutelwoord is voor een sterke agglomeratie. In een regio waarin ruimte schaars is, is dat precies de inzet en daarmee de opdracht voor de MRDH: verstedelijking wordt primair gerealiseerd rondom OV-knooppunten en daarbij hoort een netwerk dat goede aansluitingen en verbindingen geeft. Met deze blik op mobiliteit beantwoorden we bovendien de maatschappelijke opgaven op het gebied van verduurzaming en mobiliteitstransitie. En met deze blik dragen we bij aan het vernieuwen van de economie, een betere balans tussen onderwijs en arbeidsmarkt en zorgen we voor voldoende ruimte voor bedrijven en ondernemers in onze regio.

De beschikbare financiële middelen bepalen in belangrijke mate het succes van de Strategische Agenda. Het is belangrijk om dat al voor het lezen van de begroting mee te geven. Deze begroting is de weergave van de manier waarop 21 gemeenten gemeenschappelijk geld uitgeven aan de inhoudelijke opgaven in onze regio: Het belang daarvan voor meer welvaart en welzijn in onze regio en daarmee de bijdrage die onze regio levert aan Nederland, onderstreept ook de noodzaak hiervoor voldoende middelen beschikbaar te krijgen en houden van het Rijk. Onze blik is daarbij niet alleen gericht op noodzakelijke investeringen in ons netwerk, maar ook op de exploitatie, beheer en onderhoud. Om de opgaven én oplossingen hiervoor nader te duiden maken we in 2025 een nieuwe visie op mobiliteit, gericht op de middellange termijn.

Bijna een kwart van de Nederlandse bevolking woont in de Zuidelijke Randstad. Mensen die op zoek zijn naar een woning, werk en een leefbare omgeving. Een investering in onze metropoolregio is een investering in de toekomst van mensen die deze regio dragen en verder kunnen brengen. En daar is een groter belang mee gediend dan onze regio lang en breed is. Gaat het in deze regio goed dan wordt Nederland er beter van. De Zuidelijke Randstad vormt verder bijna een kwart van de Nederlandse economie. Wij zijn kortom een krachtige metropoolregio met een belangrijke rol in het verdienvermogen van Nederland. Daar geloven we in en dat maken we waar. Deze begroting is daartoe weer een belangrijke aanzet.

Met inzet, lef en wederzijds vertrouwen
Grote ambities vragen om wederzijds commitment en vertrouwen om tot resultaten te komen. De geschetste regionale opgaven zijn groot en juist daarom kunnen we gezamenlijk meer impact maken. De inzet is om met lef en vertrouwen samen te werken aan het versterken van het economische vestigingsklimaat en het verbeteren van de bereikbaarheid. De 21 gemeenten vormen samen de MRDH en iedere aangesloten gemeente draagt bestuurlijk en ambtelijk zijn steentje bij. 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 belangrijke partners.

Leeswijzer

Deze begroting bestaat uit een beleidsbegroting en een financiële begroting (conform de voorschriften in het Besluit begroting en verantwoording[1] (BBV)). 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 2023-2028.

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.

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 ruimtelijk-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*
Opdracht 6 is een speciale opdracht, omdat ‘het herstellen van het OV-systeem’ een belangrijke

opgave is om na de coronaperiode weer een gezonde basis te realiseren en geeft ook invulling aan de afspraak die MRDH (samen met alle andere decentrale overheden) heeft gemaakt met het Rijk om de concessies na de coronaperiode weer in balans te brengen. Met de genomen besluiten in 2023 in het kader van borging toekomstbestendig OV in de hele regio is invulling gegeven aan deze doelen. Het algemeen bestuur heeft op 15 december 2023 dan ook besloten opdracht 6 af te ronden en daardoor komt deze opdracht niet meer terug in de begroting 2025.

In de Strategische Agenda zijn voor deze opdrachten beoogde resultaten geformuleerd. In de begroting zijn drie begrotingsprogramma's opgenomen waarin de opdrachten en bijbehorende resultaten uit de Strategische Agenda zijn uitgewerkt en geconcretiseerd door het beantwoorden van drie vragen:

1. Wat willen we bereiken? (resultaten)
2. Wat gaan we daarvoor doen? (activiteiten)
3. 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

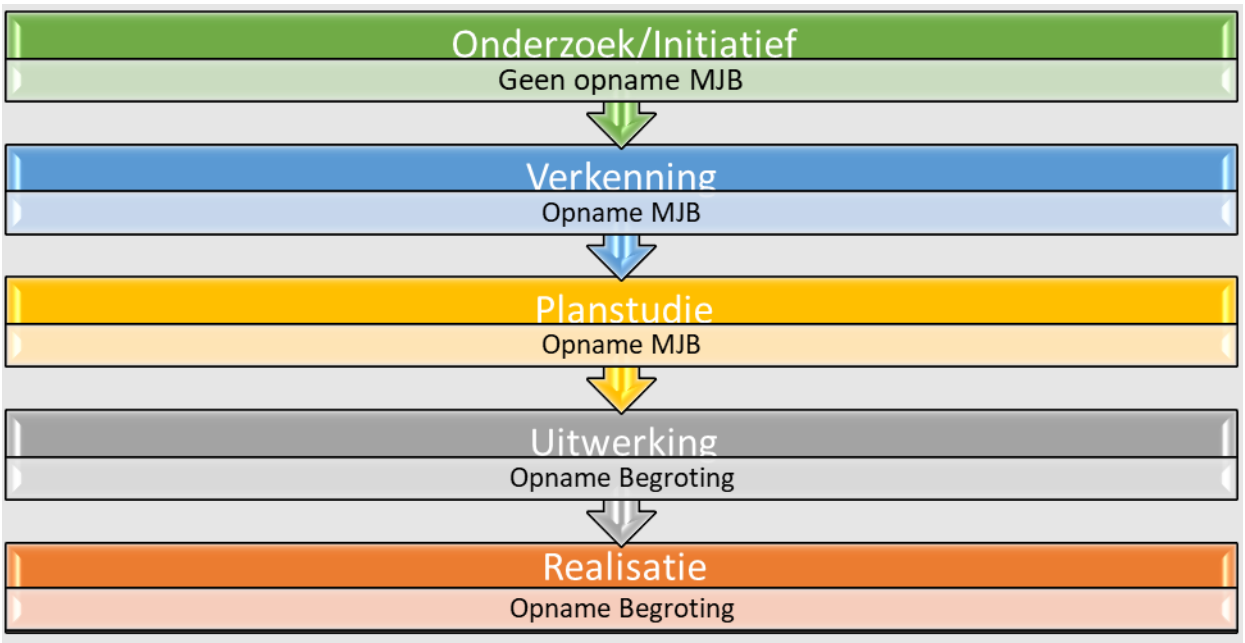
In onderstaand schema is opgenomen in welke begrotingsprogramma's de opdrachten uit de Strategische Agenda worden uitgewerkt:

	Programma's MRDH begroting 2025		
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	

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 ongeveer € 680 miljoen aan BDU-middelen ontvangen.

Exploitatie OV
Ongeveer € 550 miljoen 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% van de BDU-middelen 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 2025 een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van dit programma werken we in samenspraak met de gemeenten in het voorjaar van 2024 uit, gericht op vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2024. 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:

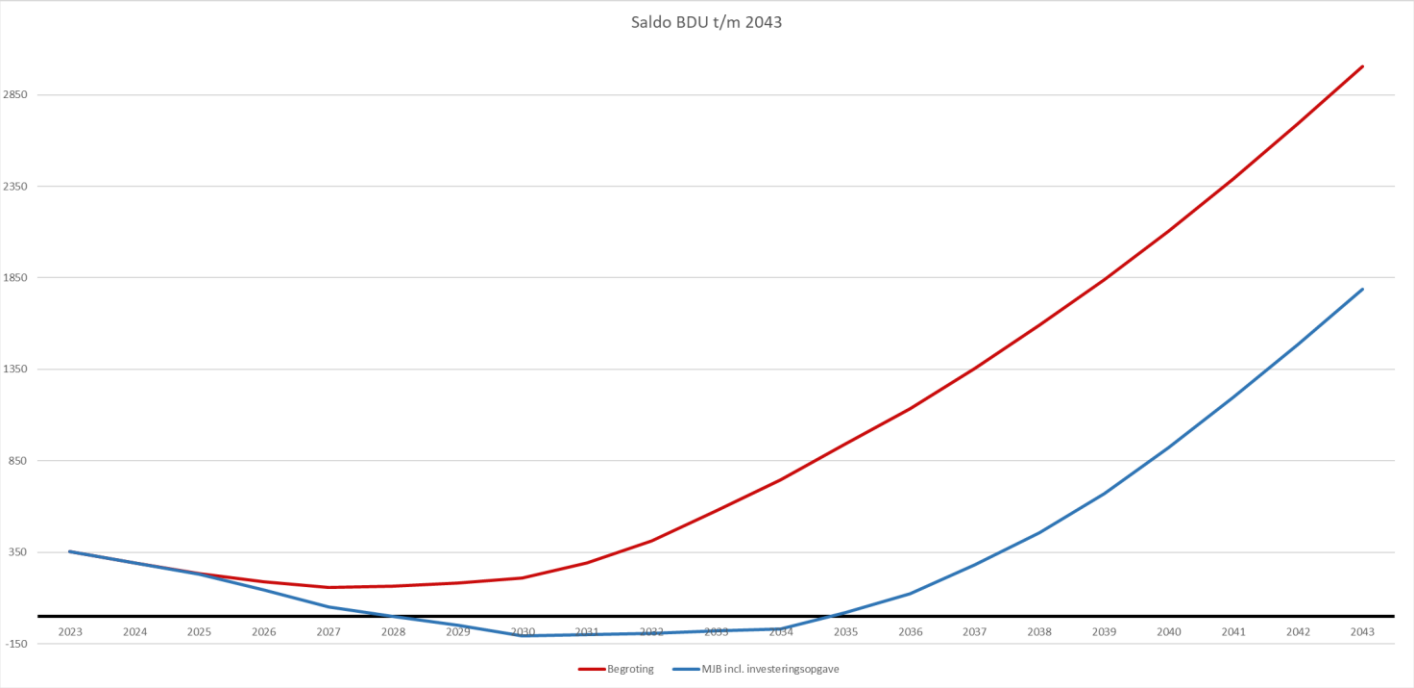


De fase waarin een project zich bevindt bepaalt waar het wordt opgenomen, ofwel in de begroting, ofwel in het financiële meerjarenbeeld (MJB). Een onderzoek/initiatief leidt nog niet tot opname in het meerjarenbeeld, dat gebeurt pas na besluitvorming door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit over de overgang naar de verkenningsfase.

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 (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) 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.

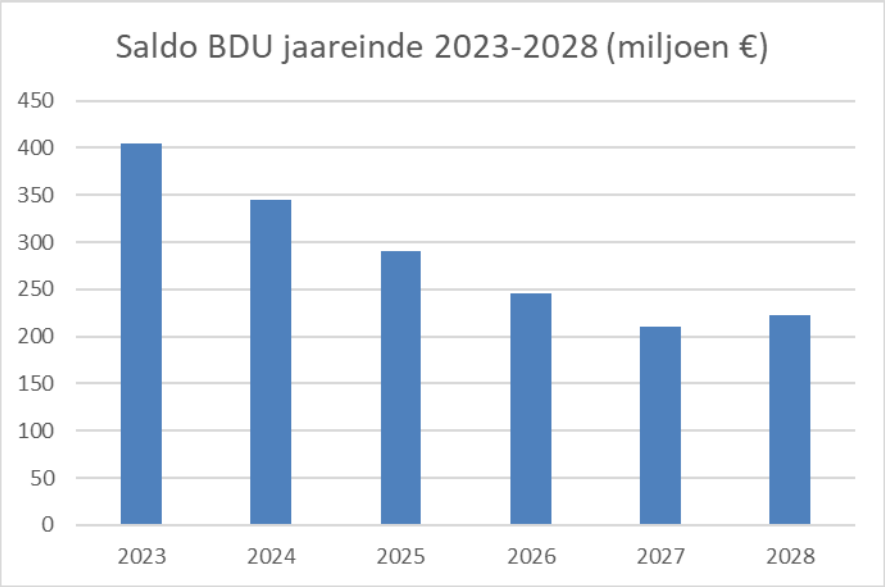
In bijlage 2 is een gedetailleerd overzicht opgenomen van de projecten en programma's uit het meerjarenbeeld. Rekening houdend met deze investeringsopgave en een gelijkblijvende structurele inzet voor de exploitatie van het openbaar vervoer, geeft het financiële meerjarenbeeld het volgende beeld van 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 initiatief-, verkenning- en planstudiefase zitten. De ambities en opgaven zijn omvangrijk en tegelijkertijd neemt de druk op investeringsmiddelen toe. Op basis van de leidende principes die we in de Strategische Agenda afspraken en de nog op te stellen nieuwe Mobiliteitsvisie komen we in 2025 tot een werkwijze die ondersteunt bij het maken van een zorgvuldige en onderbouwde afweging ten aanzien van de prioritering van financiële middelen. De werkwijze verschaft inzicht in projecten om zo het goede gesprek over prioritering met elkaar te kunnen voeren en tot besluitvorming te komen.

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 2025 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. We houden rekening met het verzoek van de gemeenten om te anticiperen op hun financieel perspectief vanaf 2026 door in 2025 een lager indexeringspercentage toe te passen dan volgens de systematiek gebruikelijk is. Voor het begrotingsjaar 2025 bedraagt de inwonerbijdrage € 3,07 per inwoner (Kadernota MRDH begroting 2025).

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 (BBV) 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. Uitgangspunten voor de overhead zijn op basis van de Notitie Overhead van de Commissie BBV van 2016. Deze Notitie Overhead is in december 2023 geactualiseerd maar is pas met ingang van begrotingsjaar 2026 van toepassing op gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

De begroting 2025 kent een omvang (lasten) van € 786,7 miljoen. Ter vergelijking zijn actuele cijfers over 2023 (op basis van de voorlopige jaarrekening 2023) en 2024 (bestaande uit de vastgestelde begroting 2024 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2024 ter besluitvorming worden voorgelegd) opgenomen. Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2025 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	438.981.808	620.036.962	589.302.997	578.582.386	578.269.884	558.869.299
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	79.648.086	181.991.074	183.173.167	177.609.211	171.017.762	140.536.461
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.865.229	5.697.170	5.903.148	5.903.148	5.903.148	5.903.148
Overhead	7.234.064	7.941.590	8.303.305	8.303.305	8.303.305	8.303.305
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**531.729.187**	**815.666.796**	**786.682.617**	**770.398.050**	**763.494.098**	**713.612.213**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	440.981.808	626.036.962	589.302.997	578.582.386	578.269.884	558.869.299
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	79.648.086	181.991.074	183.173.167	177.609.211	171.017.762	140.536.461
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.442.800	5.697.170	5.903.148	5.903.148	5.903.148	5.903.148
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.234.064	7.941.590	8.303.305	8.303.305	8.303.305	8.303.305
Totaal	**533.306.758**	**821.666.796**	**786.682.617**	**770.398.050**	**763.494.098**	**713.612.213**
Saldo van baten en lasten	1.577.572	6.000.000	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	1.327.207		0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-2.000.000	-6.000.000	0	0	0	0
Resultaat	**904.779**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

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 vijf 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 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

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 Rotterdam Den Haag verbonden is en blijft met de omliggende regio's en gemeenten. 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.

Mobiliteitsvisie Metropoolregio Rotterdam Den Haag
In 2025 werkt de MRDH een nieuwe mobiliteitsvisie uit die in 2024 wordt opgesteld en in Q1-Q2 van 2025 wordt vastgesteld. Het gaat daarbij om een door de 21 gemeenten gedragen en onderschreven mobiliteitsvisie gericht op de aankomende 25 jaar (2050) met concrete activiteiten voor de aankomende 5-10 jaar. De mobiliteitsvisie bevat drie elementen:

- Een blik vooruit: hoe willen we in 2050 reizen van wonen naar werk, opleiding en voorzieningen?
- Wat betekent dat voor de komende vijf tot tien jaar? Wat moeten we nu en in de komende jaren doen om dat te realiseren?
- Waar nodig worden de drie relevante opdrachten uit de Strategische Agenda geactualiseerd, aangescherpt, aangevuld en worden daarbinnen nadere keuzes gemaakt met betekening voor programma's, projecten en concessies.

De uitwerking van de mobiliteitsvisie wordt met de 21 gemeenten verder vormgegeven in 2025.

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)
In het programma MoVe 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?

- Toewerken naar een projectbeslissing voor het CID-Binckhorst en de Stadsbrug HOV en station Stadionpark Rotterdam (inclusief het uitwerken van het exploitatiebesluit voor het HOV).
- Een betrouwbaar en robuust netwerk voor de bereikbaarheid van Westland, Voorne-Putten en Haven Rotterdam.
- Continuering verkenningen knooppunt Beurs en spoorbeveiliging Randstadrail/E-Lijn.
- Uitwerking van HOV Leiden-Zoetermeer en doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam en Westland.
- Verkenning met als resultaat een voorkeursbeslissing voor de MIRT Verkenning Oude Lijn en de knooppunten.

- Een adaptieve ontwikkelstrategie wegen en fiets met als doel komen tot een gedeeld toekomstperspectief voor investeringen in het fiets- en wegennetwerk.
- Uitwerking van de in 2024 op te stellen regionale mobiliteitsvisie naar regionale projecten, programma's en concessies.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- Bereikbaarheid CID-Binckhorst: we werken samen met het Rijk, betrokken gemeenten en provincie aan de planuitwerking die in 2024 gestart is. Dit leidt in 2026 tot een projectbesluit.
- Stadsbrug, HOV en station Stadionpark Rotterdam: het voorkeursontwerp wordt verder uitgewerkt. Dit moet leiden tot een definitief ontwerp, planning en exploitatievoorstel in het BO-MIRT van 2027.
- We continueren de verkenning van knooppunt Beurs en de verkenning naar een nieuw spoorbeveiligingssysteem van de Randstadrail en E-Lijn, met als doel te komen tot een afweging over maatregelen die bijdragen aan zowel de verbetering en groei van het OV, als het ondersteunen van gebiedsontwikkeling en verstedelijking.
- Algeracorridor: de infrastructurele maatregelen voor de verbeteringen aan de doorstroming van de Algeracorridor worden aanbesteed.
- Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: met actieve lobby richting het Rijk zetten we in op voldoende financiële middelen zodat afspraken over de N57 uit worden gevoerd. Daarnaast voeren we samen met andere partners een studie uit naar de invulling van de fietsverbinding langs de Hartelweg. Ook wordt samen met de andere partners een voortgangsmonitor uitgevoerd, waarin de uitvoering van de overige gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO MIRT 2022) wordt gevolgd. Alleen op die manier kunnen we samen met alle partners het hele pakket met maatregelen op Voorne-Putten uitvoeren.
- Gebiedsuitwerking Westland: in 2024 werken we samen met gemeente Westland, gemeente Den Haag en de Provincie Zuid-Holland een maatregelenpakket uit. In 2025 nemen we hier een besluit over.
- Leiden Zoetermeer Bus Rapid Transit: we ronden de verkenningsfase af en nemen een besluit over een voorkeursvariant. Vervolgens werken we in 2025 aan het definitief ontwerp.
- MIRT Verkenning Oude Lijn: de kansrijke alternatieven voor de viersporigheid en nieuwe stations Kethel, Rijswijk Buiten en Rotterdam Van Nelle worden onderzocht en dit leidt tot één voorkeursalternatief. In het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar 2025 nemen we een besluit over dit voorkeursalternatief. De knopen Schiedam-centrum en Laan van NOI volgen een vergelijkbaar proces.
- Vaststellen van de multimodale adaptieve ontwikkelstrategie voor wegen, OV en fiets door Rijk en regionale partijen, inclusief een uitvoeringsagenda voor de Zuidelijke Randstad. De uitvoeringsagenda bestaat uit infrastructurele ingrepen en bereikbaarheidsbeleid.
- Mobiliteitsvisie. Hoe ziet de mobiliteit in de MRDH in 2050 eruit? En wat is daar dan de komende vijf tot tien jaar voor nodig? Als uitwerking van de Strategische Agenda is in 2024 de mobiliteitsvisie opgesteld. In 2025 vindt besluitvorming plaats en bepalen we welke programma's en projecten nodig zijn voor de uitvoering. De mobiliteitsvisie krijgt daarnaast in 2025 waar mogelijk zijn doorwerking naar de OV-concessies.

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 2025?
- We ondersteunen gemeenten bij studies en de uitwerking van projecten uit de Regionale Fietsagenda. Ook helpen we bij de financiering van deze fietsprojecten zodat tot uitvoering kan worden overgegaan.
- We geven advies aan wegbeheerders waar het regionale fietsnetwerk uitgebreid kan worden. Daarnaast geven we advies waar het fietsparkeren bij ov-haltes kan worden verbeterd.
- We lobbyen voor medefinanciering van het regionale fietsnetwerk en fietsparkeren vanuit het Rijk en vanuit Europese fondsen.

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden
Het doel is om met actieve en collectieve vormen van mobiliteit de bereikbaarheid en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving van onze regio te versterken. We 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. Op basis van behoefte van gemeenten kunnen kansen voor het verbeteren van de bereikbaarheid per fiets van de gebieden samen verder verkend worden via het opstellen van een kansenkaart fiets.

Welke resultaten willen we bereiken?
- Uitvoering van projecten voortkomend uit de vastgestelde aanpak voor de verbetering van bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- We stimuleren gemeenten en recreatieschappen actief om de projecten uit te voeren waarmee de bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden wordt verbeterd.
- Implementeren van ‘Groene OV-Haltes’ waarbij (betere) fietsvoorzieningen bij OV-haltes komen of de routes naar groengebieden vanaf de halte verbeteren. Partners zorgen dat duidelijk wordt in het uiterlijk of voorzieningen bij de halte dat deze nabij een groengebied ligt. Geschikte locaties voor groene haltes worden gekozen aan de hand van nabijheid van groen en recreatie- en natuurgebieden (max. 20 minuten wandelen), de aanwezigheid van een wandelknooppuntenkaart en de geschiktheid van de halte zelf. De vier haltes waar in 2024 een pilot zal plaatsvinden zijn: metrohalte Romeynshof, metrohalte Rhoon, metrohalte Rodenrijs en bushalte Begraafplaats Holy. Bevindingen uit de pilot worden in 2025 meegenomen in opschaling bij implementatie.

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?
- Benutten kansen rondom de locaties van de Verstedelijkingsalliantie en overige belangrijke gebiedsontwikkelingen.
- Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.
- Uitwerking voor de verbetering van de bereikbaarheid van aanvullende economische locaties in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- Samen met de gemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis (samenwerkingsverband Hoekse Lijn) werken we aan gemeente overstijgende vraagstukken voor mobiliteit in relatie tot wonen en werken. We adviseren gemeenten daarbij over het optimaal benutten van de nieuwe stations aan de Hoekse lijn voor het duurzaam ontsluiten van de woningbouwopgave.
- We geven mede richting aan de samenhang tussen ruimtelijke ordening, duurzame bereikbaarheid en nabijheid. We nemen deel aan diverse regionale ruimtelijke trajecten en landelijke overleggen zoals het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving.

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 MFR helpt om hoogwaardige, regionale fietsroutes te realiseren om het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer te stimuleren. We helpen de individuele gemeenten voor een 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 2025?
- Alle maatwerkafspraken voor complexe schakels binnen vastgestelde routes ronden we af. Dit betreft delen van de route die om specifieke afspraken vragen omdat er een afhankelijkheid met een gebiedsontwikkeling is of toestemming van derden nodig is waardoor meer tijd is vereist om tot uitvoering te komen.
- We ondersteunen wegbeheerders van routes bij het aanvragen van bewegwijzering bij de Nationale BewegwijzeringsDienst die de bewegwijzering landelijk beheert.
- We stellen de beleidsuitwerking regionale fietsstimulering vast en ondersteunen de gemeenten met kennisdeling bij het uitvoeren van regionale activiteiten fietsstimulering.

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 (AVLM). We stimuleren het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen. 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.
- Circa 6 projecten per jaar voor het testen en uitproberen van nieuwe innovaties van nieuwe technologieën die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- We identificeren kansen voor innovatie en nemen initiatief om deze kansen te verzilveren.
- We organiseren cofinanciering voor maatregelen voortkomend uit het Rijksprogramma Smart Mobility.
- We adviseren actief bij de lopende AVLM-projecten (automatisch vervoer last mile) Martha Rotterdam The Hague Airport en Capelle Rivium.
- We organiseren bijeenkomsten voor bestuurders en ambtenaren ter inspiratie voor nieuwe initiatieven en kansen.

- We monitoren structureel de kwaliteit van de data en adviseren gemeenten over de door Rijk en regio afgesproken digitaliseringsopgave.
- We ronden de pilot iVRI communicatie en tram 1 in Delft af.
- We verkennen het project “Verbonden fietsen” met fietsprioriteit bij verkeerslichten op fietsroutes.

Programma Duurzame Mobiliteit

We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op CO2-reductie en afname van stikstof en fijnstof. Daarvoor gebruiken we het al ontwikkelde digitale platform: www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit. We helpen maatregelen te realiseren die een effectieve bijdrage leveren aan verduurzaming zoals deelmobiliteit en de werkgeversaanpak. 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?

- Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies.
- 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 2025?

- In 2025 laten we 40 nieuwe emissievrije bussen instromen in de regio. Daarmee is in 2025 40% van de busvloot emissievrij.
- We maken een nieuwe effectbepaling voor duurzame mobiliteit zodat we jaarlijks kunnen monitoren in hoeverre we als regio bijdragen aan de Europese en Nationale doelstelling 55% CO2-reductie in 2030.
- We geven invulling aan de acties die voortkomen uit de in 2024 vastgestelde agenda voor deelmobiliteit, Zero Emissie zones en werkgebonden mobiliteit in de metropoolregio.
- We onderhouden en actualiseren ons digitaal platform voor duurzame mobiliteitsoplossingen, zodat gemeenten en andere partners snel toegang hebben tot actuele oplossingen voor de verduurzaming van mobiliteit.
- We geven invulling aan de acties die voortkomen uit de in 2024 vastgestelde agenda voor deelmobiliteit, Zero Emissie zones en werkgebonden mobiliteit in de metropoolregio.
- We organiseren kennissessies over laadinfrastructuur, innovaties in mobiliteit en duurzame brandstoffen.

Deelmobiliteit in de regio

In de mobiliteitsvisie is de koppeling gelegd met samenhangende thema's zoals ketenmobiliteit, verstedelijking en actieve, duurzame en deelmobiliteit. We bieden de gemeenten (als wegbeheerder) en andere partijen (grondeigenaren) de juiste handvatten om zelf aan de slag te

gaan met deeldiensten. Wegbeheerders en de andere partijen (grondeigenaren, vervoerders en marktpartijen) voeren projecten uit.

Welke resultaten willen we bereiken?

- De mobiliteitsvisie geeft de positie van deelmobiliteit weer in het multimodale regionale vervoersysteem van de MRDH.
- Kennisontwikkeling en kennisdeling van deelmobiliteit om in te kunnen spelen op de kansen van deelmobiliteit bij het behalen van de doelen van gemeenten en de Strategische agenda en hinder van deelmobiliteit collectief gezamenlijk aan te pakken. De MRDH-uitvoeringsorganisatie heeft zelf maar beperkte mogelijkheden om hierop te acteren, de individuele gemeenten daarentegen wel. Kennisontwikkeling zou kunnen leiden tot een voorstel om beleid en maatregelen in elk van de MRDH-gemeente uniform in te zetten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

- We monitoren het ecosysteem voor deelmobiliteit (aanbod en gebruik).
- Uit de regionale mobiliteitsvisie komen kansen voor deelmobiliteit in regionaal verband naar voren naar voren. We zullen gezamenlijk met gemeenten en aanbieders vormgeven aan deze kansen. De projecten, taken en rollen van de verschillende actoren worden uitgewerkt in een plan van aanpak. We monitoren de voortgang van eenieders inzet.
- We nemen actief deel aan het landelijk programma deelmobiliteit “Natuurlijk! Deelmobiliteit”. Succesprojecten vertalen we door naar onze regio.
- De kennis die we opdoen delen we met de 21 gemeenten. Hiervoor organiseren we regionale overleggen met de thema’s deelmobiliteit, MaaS en Hubs.
- We vullen de Nationale Kennisbank Deelmobiliteit en brengen het onder de aandacht van de gemeenten.

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 2025?

- We geven Zuid-Holland Bereikbaar de opdracht om mobiliteitsmanagement in de regio uit te voeren door onder andere bewust reisgedrag en reizen buiten de spits te stimuleren. Afspraken hierover leggen we samen met de andere samenwerkingspartners en Zuid-Holland Bereikbaar vast in het jaarplan 2025 van Zuid-Holland Bereikbaar.
- We nemen actief deel aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement, Logistiek en de gebiedstafels. In de gebiedstafels ‘Zuid-Hollandse Eilanden en havengebied’, 'Haaglanden inclusief Westland' en ‘Rotterdam en omgeving’ bepalen we gezamenlijk met gebiedspartijen welke activiteiten uit de gebiedsgerichte aanpakken we in 2025 willen uitvoeren.

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 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?

- Een 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 2025?

- We werken aan een nieuwe railconcessie voor de RET. In lijn met de besluiten over borging toekomstbestendig OV in de hele regio wordt deze concessie, eerder dan oorspronkelijk gepland, vernieuwd en gaat deze in per 2027. Deze railconcessie geeft mede invulling aan de ambities en uitgangspunten van de in 2024 opgestelde mobiliteitsvisie. Op deze wijze wordt gewerkt aan een eenduidige wijze van contracteren in de hele regio en aan het versterken van de samenwerking tussen HTM en RET.
- In 2025 werken we in de regio Rotterdam aan een vernieuwd busnet, met onder meer combinaties met maatwerkvervoer, een betere toegankelijkheid en een integratie met het stedelijk 30 km/u regime.
- We onderzoeken de mogelijkheden voor de combinatie van openbaar vervoer met maatwerkvervoer. Daarna volgt een of meerdere pilots.
- Sinds 2024 zijn we weer gestart met het proces van de vervoerplannen van de vervoerders en het betrekken van bewoners. Dit zetten we door in 2025. De uitwerking van vastgestelde OV-plannen zoals het Plan Toekomstvast tramnet Rotterdam, verloopt mede via het vervoerplan.
- We sturen op concessieafspraken om de kwaliteit voor de reiziger te garanderen en verbeteringen in de concessies te stimuleren.

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).

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 onderwijsscholen aan TotallyTraffic van 38% naar 49%.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- We voeren het programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025 en we actualiseren het programma.
- Samen met de gemeenten actualiseren we de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid.
- We rapporteren over de regionale ontwikkeling van de verkeersslachtoffers. Deze ontwikkeling wordt gebruikt om de risicoanalyse te actualiseren en zo nodig nieuwe doelgroepen te benoemen of nieuwe gedragsmaatregelen te ontwikkelen.
- Voor de optimalisatie van verkeershandhaving voeren wij gesprekken met politie en gemeenten. Het streven is dat gemeenten verkeersveiligheid opnemen als onderwerp in het lokale integrale veiligheidsplan. Daarnaast kan MRDH adviseren over het verbeteren van samenwerking tussen gemeenten en politie.
- We ontwikkelen samen met de gemeenten voorlichtingscampagnes gericht op de risicogroepen:
    - Scholieren uit het basisonderwijs (0-11 jaar)
    - Scholieren uit het middelbaar onderwijs (12- 15 jaar)
    - Jongeren op snor- en bromfiets (16-17 jaar)
    - Onervaren bestuurders (18-24 jaar)
    - Kwetsbare senioren op een (elektrische) fiets (60+ jaar)
- Door kennisdeling in het MRDH-verkeersveiligheidsoverleg, subsidies en via de maandelijkse nieuwsbrief Verkeersveiligheid stimuleren we gemeenten om deze voorlichtingscampagnes uit te voeren.

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. De 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 2025?
- We voeren een knelpuntenanalyse uit qua betrouwbaarheid en reistijd van het metropolitaan wegennet over het jaar 2024.
- We stellen samen met de wegbeheerders maatregelen en vervolgonderzoeken vast ter oplossing van de knelpunten.
- We adviseren bij infrastructurele ingrepen van wegbeheerders door toetsing aan het regionale beleid (Strategische agenda/mobiliteitsvisie) en het aanleveren van inhoudelijke kennis.
- We werken samen met andere overheden aan een afgestemde planning en programmering van onderhoud en verkeersmanagement binnen uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar.
- We beheren en ontwikkelen het verkeer- en vervoermodel, zodanig dat het verkeer en vervoermodel actueel en beschikbaar is om te gebruiken door de gemeenten en de werkorganisatie.

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. De MRDH helpt vervolgens samen met betrokken partijen om de opgave uit te werken, de raakvlakken tussen modaliteiten onderling en met de ruimtelijke omgeving (onder meer de 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 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 2025?

- Met gemeenten en vervoerders maken we afspraken voor het verbeteren van bovengenoemde OV-knooppunten daar waar het gaat over toegankelijkheid, verblijfskwaliteit en multimodale bereikbaarheid.

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 zodat er voldoende ruimte is om de nieuwe voertuigen goed te stallen en te onderhouden (onder meer op de locaties GAVI Den Haag, ’s Gravenweg en Waalhaven-Zuid Rotterdam). Daarnaast neemt het aantal voertuigen toe gezien de verdere groei van ons OV-systeem. 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 vier jaar opdracht voor beheer- en onderhoudsprojecten van het regionaal OV.
- De concessiehouders voegen de komende jaren extra remisecapaciteit toe voor metro en tram zodat het OV de komende jaren verder kan groeien.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

- We toetsen de strategische beheer- en jaarplannen van de beheerders.
- We werken aan veilige, betaalbare en beschikbare railassets.
- In 2025 zijn we gesprekspartner voor lokaal spoorgemeenten om de veiligheidskaders zo soepel mogelijk in gemeentelijke plannen te effectueren, om in onze groeiende regio ons railvervoerssysteem zo veilig mogelijk te houden.
- We bepalen daar waar de beheergrenzen onduidelijk zijn samen met de gemeenten de grens tussen de fysieke ruimte waar de MRDH c.q. vervoerders verantwoordelijk voor is en de ruimte waar de gemeente voor verantwoordelijk is.
- De verbouwde remise Harstenhoekplein wordt in 2025 door de HTM in gebruik genomen.
- We stellen de verkenning vervanging spoorbeveiliging Randstadrail/ E-Lijn vast (zie ook opdracht 1), inclusief de relatie met de railinfrastructuur van de Zoetermeerse Krakeling (lijn 3).
- We stellen de verkenning metrowerkplaats Waalhaven-zuid vast.
- We coördineren de activiteiten van HTM en de Gemeente Den Haag voor de planologische procedures gericht op de realisatie van remise Guldenpad (voorheen GAVI-terrein Den Haag).
- We nemen een definitief besluit over de aankoop en vervanging van (nieuwe) metrovoertuigen RET.

2.1.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1: Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten:						
Beleid en programmering						
Verkeer	6.820.843	7.162.280	4.712.280	4.712.280	4.712.280	4.712.280
Openbaar vervoer	3.390.081	4.586.868	4.586.868	4.586.868	4.586.868	4.586.868
Subsidie CROW-KpVV	0	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Subtotaal Beleid en programmering	**10.210.924**	**12.649.148**	**10.199.148**	**10.199.148**	**10.199.148**	**10.199.148**
Exploitatie openbaar vervoer						
Concessies	406.456.673	542.451.694	508.632.747	496.854.342	492.444.578	473.021.568
Overig	7.038.179	44.786.648	46.265.883	46.165.883	48.165.883	47.865.883
Subtotaal Exploitatie OV	**413.494.852**	**587.238.342**	**554.898.630**	**543.020.224**	**540.610.461**	**520.887.451**
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel	2.735.378	3.592.904	3.803.899	3.803.899	3.803.899	3.803.899
Subtotaal Apparaatslasten	**2.735.378**	**3.592.904**	**3.803.899**	**3.803.899**	**3.803.899**	**3.803.899**
Financiering						
Rente	12.540.376	16.556.168	20.400.920	21.558.715	23.655.975	23.978.401
Subtotaal Financiering	**12.540.376**	**16.556.168**	**20.400.920**	**21.558.715**	**23.655.975**	**23.978.401**
Vennootschapsbelasting						
Heffing vennootschapsbelasting	278	400	400	400	400	400
Subtotaal vennootschapsbelasting	**278**	**400**	**400**	**400**	**400**	**400**
Totaal lasten	**438.981.808**	**620.036.962**	**589.302.997**	**578.582.386**	**578.269.884**	**558.869.299**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	421.436.778	492.585.113	553.382.841	541.599.677	539.004.861	519.439.766
Rente	12.516.238	16.556.168	20.400.920	21.558.715	23.655.975	23.978.401
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	6.577.128	6.996.834	7.391.984	7.300.743	7.489.795	7.335.880
Overige inkomsten	451.664	109.898.847	8.127.252	8.123.252	8.119.252	8.115.252
Totaal baten	**440.981.808**	**626.036.962**	**589.302.997**	**578.582.386**	**578.269.884**	**558.869.299**
Saldo van baten en lasten	**2.000.000**	**6.000.000**	**0**	**0**	**0**	**0**
Toevoeging risicoreserve financiering	-2.000.000	-6.000.000	0	0	0	0
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**

Toelichting financiën

Beleid en programmering
De hogere lasten in 2023 en 2024 voor Beleid en programmering Verkeer worden volledig gedekt door incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU voor de rijksbijdrage voor de exploitatie van Zuid-Holland Bereikbaar (€ 2,45 miljoen per jaar).

Vanaf 2024 blijft het budget voor beleid en programmering Openbaar vervoer gelijk.

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. De bestuurscommissie heeft op 28 februari 2024 - met een begrotingsvoorbehoud voor de jaren 2025 tot en met 2027 - op grond van de subsidieaanvraag inclusief jaarprogramma en begroting van CROW een subsidie verleend aan dit programma van maximaal € 900.000 per jaar voor de periode 2024-2027. Deze begrotingspostsubsidie van € 900.000 (50% verkeer en 50% openbaar

vervoer) is met ingang van begrotingsjaar 2024 afzonderlijk meerjarig ter begroting gebracht als juridische titel voor deze subsidieverlening (begrotingssubsidie).

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

	2024	2025	2026	2027	2028
Bus:					
Totaal OV Concessie Bus Rotterdam e.o.	49.767.080	46.836.028	46.883.016	46.468.257	43.908.040
Totaal OV Concessie Haaglanden Stad	28.745.585	23.854.479	23.833.463	25.341.873	25.203.857
Totaal OV Concessie Voorne Putten Rozenburg	16.370.293	16.524.010	16.524.010	16.524.010	16.321.741
Totaal OV Concessie Haaglanden Streek	36.839.450	34.196.436	34.196.436	32.966.539	31.836.047
Totaal busconcessies	**131.722.408**	**121.410.953**	**121.436.925**	**121.300.679**	**117.269.686**
Rail:					
Totaal OV Concessie RET Rail	227.649.112	202.631.992	194.791.602	184.794.158	175.996.774
Totaal OV Concessie HTM Rail	164.082.274	155.165.152	156.152.992	159.351.052	157.260.420
Totaal railconcessies	**391.731.386**	**357.797.144**	**350.944.595**	**344.145.211**	**333.257.193**
Overige concessie afspraken	18.997.900	29.424.651	24.472.822	26.998.689	22.494.689
Totaal concessies	**542.451.694**	**508.632.747**	**496.854.342**	**492.444.578**	**473.021.568**

Bus
De totale subsidie busconcessies is in 2025 € 10,3 miljoen lager dan in 2024. Het verschil van € 10,3 miljoen bestaat uit de volgende posten:

- De eenmalige bijdrage studenten OV (SOV) herijkingscompensatie van het ministerie voor 2024 van totaal € 4,9 miljoen voor de busconcessies.
- de OV concessie bus Rotterdam (excl. SOV) is € 0,6 miljoen hoger begroot in 2024. Dit komt vooral door enerzijds een reservering van € 1,5 miljoen in 2024 voor een aanvraag om tot een nul rendement te komen uit vorige jaren, waar de RET nog aanspraak op kan maken. Anderzijds hoeft er in 2024 geen aanspraak te worden gemaakt op een reservering van € 1 miljoen voor stijgende onderhoudskosten door de instroom van de ZE-bussen;
- de OV concessie Haaglanden Stad (excl. SOV) is € 4,5 miljoen hoger in 2024. Dit is een gevolg van de instroom van de ZE-bussen. In 2024 wordt extra subsidie verleend i.v.m. hogere aanschafprijs ZE-bussen voor de directe kosten die niet kunnen worden geactiveerd.
- de OV concessie Voorne-Putten en Rozenburg (excl. SOV) is € 0,9 miljoen lager in 2024, omdat er in 2025 meer meerwerk is begroot;
- de OV concessie Haaglanden Streek (excl. de SOV) is € 1,2 miljoen hoger in 2024. Dit komt grotendeels doordat de beschikbare subsidie (27,5% regeling) uit het Transitieprogramma OV en Corona afgelopen jaren niet is aangevraagd en in 2024 in één keer wordt aangevraagd om een nul rendement te behalen.

Rail
De totale subsidie railconcessies is € 33,9 miljoen lager in 2025 dan in 2024. Het verschil bestaat uit de volgende posten:

- de subsidie voor RET rail voor 2025 is € 25 miljoen lager dan in 2024. Dit komt door:
    - De eenmalige bijdrage SOV-herijkingscompensatie van het ministerie voor 2024 van € 6,5 miljoen;

    - Er wordt nog rekening gehouden met een aanvullende bijdrage van de MRDH voor besparingen die de RET afgelopen jaren heeft gerealiseerd om tot een nulresultaat te komen van € 13,2 miljoen in 2024;
    - Verder daalt de exploitatiesubsidie met € 6,8 miljoen conform de groei afspraken;
    - Het resterende verschil heeft te maken met diverse kleinere mutaties binnen de concessie en het assetbudget.
- de subsidie voor HTM Rail is in 2025 € 8,9 miljoen lager dan in 2024.
    - Dit komt hoofdzakelijk door de eenmalige bijdrage SOV-herijkingscompensatie van het ministerie voor 2024 van € 3,9 miljoen.
    - In 2024 is het budget voor sociale veiligheid € 3 miljoen hoger. Dit is doorgeschoven uit 2023 en blijft beschikbaar voor deze concessie in 2024.
    - Het resterende verschil heeft te maken met diverse kleinere mutaties binnen de concessie en het assetbudget.

Overige concessie afspraken
Onder deze post zijn de volgende concessie afspraken 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 groeigelden. De stijging in 2025 wordt vooral veroorzaakt omdat er vanaf 2025 weer groeigelden beschikbaar zijn.

Exploitatie openbaar vervoer – Overig
Van de resterende Bikker gelden uit 2023 is per 2024 nog jaarlijks € 33,4 miljoen beschikbaar voor een impuls aan het regionaal openbaar vervoer. Een andere grote post betreft de abri-concessie die meerjarig € 6,7 miljoen bedraagt. De toename vanaf 2025 wordt bijna volledig veroorzaakt door de reservering voor dagelijks beheer en onderhoud van nieuw areaal waar in 2024 geen beroep op wordt gedaan.

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 2024 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. Meerjarig wordt rekening gehouden met een bedrag van € 400.
Zie verder ook hoofdstuk 3.3.

Overige inkomsten
De € 72,9 miljoen aan Bikker gelden komen in 2024 via een specifieke uitkering bij de MRDH terecht, waardoor het in de overige inkomsten terugkomt. De eenmalige bijdrage SOV-herijkingscompensatie van het ministerie van € 15,2 miljoen komt in 2024 ook binnen via een specifieke uitkering bij de MRDH. Daarnaast is in 2014 voor € 14 miljoen opgenomen aan verwachte rente inkomsten op de liquide middelen. Het resterende bedrag voor 2024 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 2025, zie bijlage 3 in deze begroting).

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.

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 zoeken.

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 Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT).

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
In het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2025 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 2025 € 30 miljoen beschikbaar. In het late voorjaar van 2024 wordt aan gemeenten en andere partners verzocht om nieuwe aanmeldingen voor 2025 te doen, die na toetsing ter goedkeuring aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden voorgelegd. De besluitvorming op die aanmeldingen is gepland voor december 2024.

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).
- Uitvoering van no Regret-maatregelen CID-Binckhorst voor de ontsluiting woningbouw.
- Fietsmaatregelen realiseren in het kader van Westland Greenport 3.0.
- Realisatie van Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): Metronet vaker en sneller rijden.
- Realisatie van Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): ‘Gekoppeld Rijden’ RandstadRail.
- Uitvoering van versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten 2022 bij woningbouwprojecten met regionale bijdragen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- Viersporigheid Emplacement: het project is afgerond, in 2025 vindt de financiële afhandeling plaats met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Provincie Zuid-Holland.
- De gemeente Den Haag gaat de projecten Trekvlietbrug en Velostrada aanbesteden als uitwerking van het No Regret-pakket CID-Binckhorst. Ook worden financiële verplichtingen uit het No Regret-pakket afgewikkeld.
- Fietsmaatregelen Westland: voor de Metropolitane fietsroutes waarvoor een samenwerkingsovereenkomst is vastgesteld verlenen we subsidie aan wegbeheerders die (delen van) de routes realiseren.
- We verlenen subsidie aan projecten uit Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV) Metronet, dat per 2025 in realisatie gaat. Hiermee kunnen de ritfrequenties op het metronet worden verhoogd. Daarnaast werken we aan raakvlakdossiers van MOVV Metronet zoals vervanging van de bestaande metrovoertuigen en de vernieuwing van metrowerkplaats Waalhaven-zuid.
    - We nemen een realisatiebesluit over gekoppeld rijden als onderdeel van de ZuidWestlandcorridor en besluiten over de 1e verkenning nieuwe spoorbeveiliging Samenloopdeel (RandstadRail en E-lijn). De ZuidWestlandcorridor is een OV-corridor die Zoetermeer, via Den Haag Centrum en Den Haag Zuidwest met het Westland verbindt.

- Voor de kleine projecten beoordelen we de subsidieaanvragen en kennen we conform de spelregels subsidie toe.

OV-ontwikkelprogramma's
In het vervoersgebied van de RET worden dossiers zoals het Plan Toekomstvast Tramnet, project Metronet, HOV Ridderkerk, HOV Maastunnel, diverse knooppunten en OV-doorstromingsprojecten gerealiseerd. In het vervoersgebied van de HTM (OV Next) 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 en versterken de samenwerking tussen de gemeenten, MRDH en de vervoersbedrijven.

Welke resultaten willen we bereiken?
- Eerste maatregelen van het Plan Toekomstvast Tramnet invoeren via de vervoerplannen 2025 en 2026.
- Realisatie HOV Ridderkerk met sneller en betrouwbaarder openbaar vervoer, alsmede een vrije busbaan realiseren voor lijn 70 Rotterdam-zuid
- Grootschalige renovatie knooppunt Spijkenisse Centrum (metro en bus), gericht op vervullen van de groeiende regionale betekenis van dit knooppunt.
- Realisatie van de instroom van de nieuwe Haagse Stadstrams (programma INTHR)

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- De eerste maatregelen van Plan Toekomstvast Tramnet voeren we uit, zoals verandering lijnvoering, frequenties, betrouwbaarheid, comfort en versnelling. Vanaf 2026 vindt verdere aanpassing van de dienstregeling plaats via de jaarlijkse vervoerplannen.
- We passen de infrastructuur in Ridderkerk aan zodat eind 2025 gestart kan worden met het rijden van R-net bussen tussen Ridderkerk en Rotterdam.
- Plan busnet Rotterdam stellen we vast en de eerste voorbereidingen treffen we voor het uitvoeren van maatregelen.
- De realisatie van het bus- en metrostation Spijkenisse centrum wordt dit jaar afgerond.
- Voor INTHR lijn 6 verlenen we subsidie voor het aanpassen van de haltes.
- Voor INTHR lijn 12 toetsen we het definitief ontwerp en adviseren we over de exploitatie van de lijn.
- Voor INTHR lijn 1 verlenen we subsidie voor het aanpassen van de haltes.
- Voor lijn 19 op TU-Campus in Delft: We leveren lijn 19 op aan HTM, vanaf dan gaat de dienstregeling van start.

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 2025?
- Metropolitane Fietsroutes: voor routes waarvoor een samenwerkingsovereenkomst is getekend verlenen we subsidie aan wegbeheerders die met elkaar deze routes realiseren. Via ambtelijke en bestuurlijke stuurgroepen monitoren we de voortgang van de realisatie. Daar waar de voortgang knelt zorgen we samen met de betrokken wegbeheerders voor versnelling.
- Na vaststelling van de definitieve ontwerpen verlenen we subsidie aan MFR routes:
    - Zoetermeer – Rotterdam,
    - Westland –Rotterdam,
    - Delft – Rotterdam Alexander,
    - Den Haag - Pijnacker,
    - Westland - Delft,
    - Westland – Den Haag HS 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?
- Ter uitwerking van onze nieuwe mobiliteitsvisie, een 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 2025?
- Zie opdracht 1 voor de lopende uitwerkingen en realisatieprojecten. Nieuwe projecten zullen ontstaan uit de beleidskeuzes die per 2025 gemaakt worden in de mobiliteitsvisie MRDH (opgesteld in 2024) en het tactisch kader (opgesteld 2024). Denk onder meer aan integratie van maatwerkvervoer en OV, deelmobiliteit en OV, verbeteren van toegankelijkheid, verder opschalen en versnellen van de drukste OV-lijnen.

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 2025?
- We verlenen subsidies aan wegbeheerders voor projecten ter verbetering van het regionaal autonetwerk. Daarbij begeleiden we de wegbeheerders bij het indienen van de aanvragen en beoordelen we de aanvragen.

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 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 (inclusief verkeersveilige inrichting).

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?
- We verlenen subsidie aan gemeenten die fietspaden willen verbeteren die onderdeel uitmaken van het basisnetwerk fiets. In 2025 is dan 50% van de doelstelling 100 km bereikt.

Programma Knooppunten
De MRDH, stationsbeheerders en de individuele gemeente(n) zetten gezamenlijk in op kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. De MRDH verstrekt subsidie 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 2025?

- We verlenen subsidies aan wegbeheerders voor projecten ter verbetering van de OV-knooppunten. Daarbij begeleiden we de wegbeheerders bij het indienen van de aanvragen en beoordelen we de aanvragen.

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?

- Er worden 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 onderwijsscholen aan TotallyTraffic van 38% naar 49%.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

- We verlenen subsidies aan wegbeheerders voor projecten ter verbetering van de Verkeersveiligheid. Daarbij begeleiden we de wegbeheerders bij het indienen van de aanvragen en beoordelen we de aanvragen**.**

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 2025?

- We verlengen de perrons van de tram bij the Mall of the Netherlands. Tegelijkertijd worden de iVRI's aangepast zodat de tram voorrang krijgt op de auto.
- We realiseren het project tram Laan van Zuid met extra baanafscheidingen en beveiligde oversteek. Dit is bevorderlijk voor de gemiddelde snelheid van de trams op deze belangrijke OV-as.
- Verder worden diverse maatregelen leidend tot sneller OV uit het Plan busnet regio Rotterdam, bij positief besluit in 2024, in 2025 nader uitgewerkt.
- Onderdeel van het Plan Toekomstvast Tramnet zijn versnellingsmaatregelen (meer baanafscheidingen, voorrang bij kruisingen, beveiligen oversteken) op de drukste tramlijnen.
- Het project Hofplein gaat, mede met een MRDH-subsidie, in realisatie en levert reistijdwinst voor de tram op.

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2: Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten:						
Projectkosten Verkeer						
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	14.675.672	17.680.584	18.488.273	11.859.442	25.885.850	23.199.985
- Fiets- en ketenmobiliteit	7.822.090	33.725.412	67.474.712	57.802.733	52.625.500	28.717.055
- Verkeersveiligheid	11.761.169	17.128.838	11.658.275	12.961.106	9.243.746	7.500.000
Subtotaal Verkeer	**34.258.932**	**68.534.834**	**97.621.260**	**82.623.281**	**87.755.096**	**59.417.040**
Projectkosten Openbaar vervoer						
- Netwerk openbaar vervoer	44.019.748	111.926.640	83.932.486	93.366.509	81.643.245	79.500.000
Subtotaal Openbaar vervoer	**44.019.748**	**111.926.640**	**83.932.486**	**93.366.509**	**81.643.245**	**79.500.000**
Apparaatslasten						
- Directe kosten personeel	1.369.406	1.529.600	1.619.421	1.619.421	1.619.421	1.619.421
Subtotaal Apparaatslasten	**1.369.406**	**1.529.600**	**1.619.421**	**1.619.421**	**1.619.421**	**1.619.421**
Totaal lasten	**79.648.086**	**181.991.074**	**183.173.167**	**177.609.211**	**171.017.762**	**140.536.461**
Baten:						
Onttrekking fonds BDU	77.388.072	180.045.299	181.227.392	175.723.436	170.145.889	140.536.461
Overige inkomsten	2.260.014	1.945.775	1.945.775	1.885.775	871.873	0
Totaal baten	**79.648.086**	**181.991.074**	**183.173.167**	**177.609.211**	**171.017.762**	**140.536.461**
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. Voor een compleet overzicht van de grote projecten wordt verwezen bijlage 2: Projecten en programma's meerjarenbeeld BDU. Hierna wordt per categorie de inhoud van de begrotingsbedragen nader toegelicht.

Verkeersmanagement en wegenstructuur

- In de begroting is rekening gehouden met de oplevering van de A16 Rotterdam in 2025, in de jaren 2024-2025 wordt hieraan € 18 miljoen besteed.
- In de periode 2026-2028 wordt naar verwachting € 21 miljoen besteed aan de realisatie van het bovengrondse verstedelijkingsontwerp van de Beatrixlaan en kruising Erasmusweg-Lozerlaan en oplevering verkenning lange termijn oplossing Beatrixlaan.
- Voor infrastructurele maatregelen op de Algeracorridor wordt in de periode 2025-2027 € 6 miljoen begroot.
- De bestuurscommissie heeft het pilotprogramma Automatisch Vervoer voor de first en Last Mile (AVLM) eind 2022 beëindigd. Voor de afwikkeling van de laatste projecten binnen het programma wordt in de periode 2024-2027 € 3 miljoen begroot. Het betreft hoofdzakelijk een subsidie voor onderzoek naar certificering van autonome voertuigen in de openbare ruimte en

een subsidie voor het realiseren van automatisch vervoer tussen metrostation Meijersplein bij Rotterdam The Hague Airport.

Fiets- en ketenmobiliteit

- Voor het programma Metropolitane Fietsroutes (MFR) zijn inmiddels reserveringen gemaakt voor de MFR's Naaldwijk – Rotterdam, Delft – Rotterdam Alexander, Zoetermeer – Rotterdam, Den Haag – Pijnacker en Rotterdam – Ridderkerk in de periode 2023-2028 voor in totaal € 100 miljoen. Voor de MFR's als onderdeel van de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland is voor de periode 2024-2027 € 45 miljoen gereserveerd.
- In de begrotingsperiode wordt daarnaast gewerkt aan de realisatie van de No Regret-maatregelen CID-Binckhorst. Hiervoor is € 20 miljoen (rijksbijdrage en MRDH-bijdrage) opgenomen gedurende 2025-2027.
- Voor de laatste projecten van de Korte Termijn Aanpak MoVe is subsidie verleend (snelfietsroute Algerabrug – Capelsebrug en Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied). Het gaat om een bedrag van € 7 miljoen in de periode 2024-2027.
- Voor stimuleringsmaatregelen Ketenmobiliteit die voortkwamen uit het Transitieprogramma OV en corona is voor de periode 2024-2028 € 6 miljoen begroot.
- Naar aanleiding van de in 2024 uit te voeren verkenning naar een langzaam verkeer verbinding tussen Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel wordt hiervoor in de periode 2026-2028 € 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 in de periode 2024-2027 voor € 13 miljoen bestedingen begroot in het kader van de specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

OV-netwerk

In de jaren 2024-2026 staat de realisatie van infrastructurele aanpassingen voor het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse regio (INTHR) gepland voor € 97 miljoen. Daarnaast wordt in de beginjaren van de begrotingsperiode geïnvesteerd in o.a. lijn 19 (deel TU), de projecten bus- en metrostation Spijkenisse Centrum, R-net Ridderkerk - Rotterdam en versnellingsmaatregelen OV. Vanaf 2025 respectievelijk 2027 wordt gestart met de uitvoering van de projecten Metronet en gekoppeld rijden RandstadRail en vernieuwen spoorbeveiliging. Vanaf 2026 start de uitvoering van Bereikbaarheid CID Binckhorst. Gedurende de begrotingsperiode wordt ook gewerkt aan de uitwerking van de projecten Oude lijn en stadsbrug Rotterdam.

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 2025?

- We leveren een financiële bijdrage aan circa vier campusversterkingsprojecten, waarbij de focus ligt op het versterken van bestaande campussen in sectoren (IT-, energie-, techniek-, het haven industrieel complex, greenport en zorgsector) die van economisch belang zijn voor de regio.
- We organiseren drie campus netwerksessies voor kennisdeling op een van de campussen op het gebied van onderwijsvernieuwing, aansluiting arbeidsmarkt (mbo-hbo), LLO en sociale innovatie. Doelgroep zijn gemeenten en onderwijsinstellingen.
- We stimuleren de samenwerking tussen mbo- en hbo-campussen en tussen deze campussen en wo-campussen in innovatie en kennisvalorisatietrajecten die bijdragen aan regionale transitieopgaven. Dit kan via financiële bijdragen of via het verbinden van partijen in de regio.

Programma Leven Lang Ontwikkelen (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 2025?

- We leveren een financiële bijdrage aan circa vier LLO-projecten per jaar in die sectoren die voor de metropoolregio de grootste opgave hebben (IT-, energie-, techniek-, 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. Dit 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. Ondernemers weten beter overheidsinformatie te vinden die hen helpt effectiever te werken aan de transitieopgaven zoals digitalisering en verduurzaming en bij het aantrekken en het scholen van hun personeel.
- Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2025?

- We zetten in op: het vertalen van ontwikkelingen rondom mkb-dienstverlening naar gemeenten en indien relevant vertalen in acties mét gemeenten.
- We leveren een financiële bijdrage aan één tot twee projecten waarin het mkb gestimuleerd wordt innovatie toe te passen.
- We zetten zet in op:
    - het gericht werken aan versterking van het accounthouderschap van gemeenten richting mkb, met focus op toegepaste innovatie.
    - het opstellen van direct overdraagbare projectinformatie aan het mkb (via o.a. de gemeentelijke accountmanagers uit het MRDH-netwerk).

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.
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 2025?

- Het huidige programma Region of the Future loopt tot en met mei 2025. We evalueren het programma, delen de resultaten met de gemeenten en verkennen of het programma een vervolg krijgt.
- We verlenen InnovationQuarter subsidie om te bouwen aan innovatieprogramma's en -projecten en innovatieve mkb'ers te ondersteunen om het verdienvermogen van de regio te vergroten. Een deel van de subsidie gaat naar het Secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland dat bijdraagt aan de uitvoering van de Groeiagenda Zuid-Holland en de uitvoering van de Human Capital Agenda en daarmee inzet op (economische) vernieuwing en innovatie.

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 marktevenwicht 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 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 2025?

- We organiseren regionale afstemming voor werklocaties. In ambtelijke werkgroepen bereiden we dit samen voor met de gemeenten en leggen het voor aan de bestuurscommissie EV. Hiermee zorgen we dat er voldoende bedrijventerreinen blijven en er zorgvuldig wordt omgegaan met de nieuwbouw van kantoren en detailhandel zodat er niet gebouwd wordt voor toekomstige leegstand.
- We monitoren de regionale kantorenmarkt via een dashboard en een kwalitatieve rapportage en delen dit actief met gemeenten. Met de monitor volgen we de ambities en afspraken in de MRDH-kantorenstrategie en blijven we op de hoogte van nieuwe trends en ontwikkelingen op de kantorenmarkt.
- We financieren projecten om vraag en aanbod van werklocaties in balans te brengen, waaronder projectbijdragen voor het beter benutten, revitaliseren en verduurzamen van bedrijventerreinen.
- We stimuleren gemeenten om uitvoering te geven aan de ambities voor het thema ruimte voor werken uit het uitvoeringsprogramma door gezamenlijk onderzoek te doen en kennis te ontwikkelen. Zoals onderzoek voor de uitvoering van het beter benutten van bedrijventerreinen.
- Bij een succesvolle lobbystrategie voor financiering van het Rijk zetten we in op ondersteuning bij regionale projectaanvragen voor Rijksfinanciering.
- We organiseren circa drie ambtelijke en één bestuurlijke themasessie voor ruimte voor werken voor kennisdeling, netwerkvorming en beleidsvorming.

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten:						
Subtotaal programmakosten	3.256.337	3.116.850	3.513.735	3.684.233	3.684.233	3.684.233
Subsidie InnovationQuarter	950.898	986.081	1.022.566	1.060.401	1.060.401	1.060.401
Subsidie YES!Delft	611.746	500.000	208.333	0	0	0
Subtotaal directe kosten personeel	1.046.248	1.094.239	1.158.514	1.158.514	1.158.514	1.158.514
Totaal lasten	**5.865.229**	**5.697.170**	**5.903.148**	**5.903.148**	**5.903.148**	**5.903.148**
Baten:						
Inwonerbijdrage	5.368.791	5.657.170	5.903.148	5.903.148	5.903.148	5.903.148
Overige bijdragen gemeenten	64.009	40.000	0	0	0	0
Overige bijdragen provincie						
Overige bijdragen overig	10.000					
Totaal baten	**5.442.800**	**5.697.170**	**5.903.148**	**5.903.148**	**5.903.148**	**5.903.148**
Saldo van baten en lasten	**-422.429**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	1.327.207	0	0	0	0	0
Toevoeging aan Egalisatiereserve EV	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**904.779**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiën

De begroting 2025 bestaat voor € 3.513.735 uit programmakosten, voor € 1.022.566 uit een begrotingspost subsidie voor InnovationQuarter, voor € 208.333 uit een begrotingspost subsidie aan YES!Delft en voor € 1.158.514 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 € 3.513.735 bestaan uit:

- 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 (herziene) Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH, en binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting, heeft de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat deze bevoegdheid;
- Opdrachten verstrekken voor onder meer verkennend onderzoek en monitoring. Dat kunnen zowel opdrachten aan gemeenten zijn als opdrachten aan externe partijen.

Subsidie InnovationQuarter

InnovationQuarter is sinds de oprichting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een belangrijke partner in het realiseren van doelstellingen van de MRDH als het gaat om versterking van het Economisch Vestigingsklimaat en het innovatie-ecosysteem. De afgelopen jaren heeft de MRDH jaarlijks subsidie verleend aan InnovationQuarter op de onderwerpen Innoveren, Investor Relations en het Secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat een meerjarige subsidie verleend aan InnovationQuarter voor de jaren 2024 tot en met 2026 met een begrotingsvoorbehoud voor de

jaren 2025 en 2026 en een voorbehoud voor goedkeuring van een indexering van 3,7% voor de jaren 2025 en 2026 via vaststelling van de MRDH begroting door het algemeen bestuur. De subsidie wordt verleend voor de activiteiten die IQ jaarlijks middels een activiteitenlijst ter goedkeuring voorlegt aan de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat. Ten opzichte van de begroting 2024 is de subsidie voor 2025 en 2026 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 21 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 2025 bedraagt € 208.333 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 2024 heeft te maken met de verwachte cao stijging. In hoofdstuk 4.2 Overhead worden de totale apparaatslasten toegelicht.

Inwonerbijdrage
De inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van kaderstelling vanuit de gemeenten. We houden rekening met het verzoek van de gemeenten om te anticiperen op hun financieel perspectief vanaf 2026 door in 2025 een lager indexeringspercentage toe te passen dan volgens de systematiek gebruikelijk is. De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2024 met € 0,10 (Kadernota MRDH begroting 2025) naar € 3,07 per inwoner. Voor 2025 is dat een totaalbedrag van € 7.599.058. Van deze inwonerbijdrage van € 3,07 zal maximaal 40,8% worden ingezet voor de dekking van apparaatslasten Economisch Vestigingsklimaat (kadernota MRDH begroting 2025). In de begroting 2025 wordt op begrotingsbasis 37,6% (€ 2.854.424) van de inwonerbijdrage ingezet voor apparaatslasten (directe kosten personeel programma en overhead).

Van de totale inwonerbijdrage van € 7.599.058, wordt € 1.695.910 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende inwonerbijdrage van € 5.903.148 verantwoord ter dekking van de programmakosten, de subsidies en de directe kosten van het personeel.

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 (MRDH) jaarlijks via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een conform de Uitvoeringsregeling BDU verkeer en vervoer vastgesteld deel van de zogenaamde Brede Doeluitkering verkeer en vervoer.

In onderstaande tabel zijn de geraamde te ontvangen jaarbedragen binnen de kaders van deze begroting opgenomen op prijspeil 2024:

2023	2024	2025	2026	2027	2028
594.192.193	619.259.828	687.485.979	679.157.447	679.666.235	679.157.447

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 2025 € 3,07. Daarvan mag maximaal 40,8% worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten (Kadernota MRDH begroting 2025). De totale bijdrage voor 2025 is geraamd op € 7.599.058. In hoofdstuk 7 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

De opbrengsten van de financieringsfunctie worden uitsluitend bepaald door de financiering 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 2024 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 2023	Raming 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten:						
Personele overhead Va	3.696.417	3.773.018	3.994.595	3.994.595	3.994.595	3.994.595
Materiële overhead Va	2.087.208	2.546.960	2.612.800	2.612.800	2.612.800	2.612.800
	5.783.625	**6.319.978**	**6.607.395**	**6.607.395**	**6.607.395**	**6.607.395**
Personele overhead EV	928.637	984.873	1.042.710	1.042.710	1.042.710	1.042.710
Materiële overhead EV	521.802	636.740	653.200	653.200	653.200	653.200
	1.450.439	**1.621.613**	**1.695.910**	**1.695.910**	**1.695.910**	**1.695.910**
Totaal lasten overhead	**7.234.064**	**7.941.590**	**8.303.305**	**8.303.305**	**8.303.305**	**8.303.305**

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Raming 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Onttrekking fonds BDU	5.783.625	6.319.978	6.607.395	6.607.395	6.607.395	6.607.395
Inwonerbijdrage EV	1.450.439	1.621.613	1.695.910	1.695.910	1.695.910	1.695.910
Totaal dekkingsbronnen overhead	**7.234.064**	**7.941.590**	**8.303.305**	**8.303.305**	**8.303.305**	**8.303.305**
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De stijging van de overheadkosten in de begroting 2025 ten opzichte van de begroting 2024 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

Zie hoofdstuk 4.3 Weerstandsvermogen en risico’s.

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 2023	Raming 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
OV-bedrijven	1.066.277.792	1.249.305.885	1.200.493.798	1.227.338.188	1.262.088.506	1.179.763.876
Overbesteding	0	0	0	0	0	0
Totalen per jaar	**1.066.277.792**	**1.249.305.885**	**1.200.493.798**	**1.227.338.188**	**1.262.088.506**	**1.179.763.876**

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

Financieringsfunctie (euro's)	Raming 2023	Raming 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten						
Rente OV-bedrijven	12.540.376	16.556.168	20.400.920	21.558.715	23.655.975	23.978.401
Totaal	**12.540.376**	**16.556.168**	**20.400.920**	**21.558.715**	**23.655.975**	**23.978.401**
Baten						
Rente OV-bedrijven	12.516.238	16.556.168	20.400.920	21.558.715	23.655.975	23.978.401
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	6.577.128	6.996.834	7.391.984	7.300.743	7.489.795	7.335.880
Totaal	**19.093.366**	**23.553.002**	**27.792.904**	**28.859.458**	**31.145.770**	**31.314.281**
Resultaat voor reservemutaties	-6.552.990	-6.996.834	-7.391.984	-7.300.743	-7.489.795	-7.335.880
Dotatie risicoreserve financieringen	2.000.000	6.000.000	0	0	0	0
Netto resultaat	**-4.552.990**	**-996.834**	**-7.391.984**	**-7.300.743**	**-7.489.795**	**-7.335.880**

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 2025 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 157,3 miljoen. De MRDH voldoet naar verwachting meerjarig aan deze norm:

Renterisiconorm en renterisico's 2025-2028				*Bedragen x € 1.000*
	2025	2026	2027	2028
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	89.800	150.590	154.085	85.750
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	89.800	150.590	154.085	85.750
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-	-	-	-
5. Betaalde aflossingen	77.248	58.302	49.450	47.481
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-	-	-	-
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	-		-	-
Renterisiconorm				
8. Begrotingstotaal	786.682	770.398	763.494	713.612
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	157.336	154.080	152.699	142.722
Toets renterisiconorm				
10. Renterisiconorm	157.336	154.080	152.699	142.722
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	157.336	154.080	152.699	142.722

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2025 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 64,5 miljoen. Naar verwachting wordt in 2025 aan deze norm voldaan:

Kasgeldlimiet 2025				*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	437.621	423.721	465.847	428.564
Overige uitstaande gelden < 1 jaar				
Totaal vlottende middelen	437.621	423.721	465.847	428.564
Toets kasgeldlimiet				
Totaal netto vlottende schuld	437.621	423.721	465.847	428.564
Toegestande kasgeldlimiet	64.508	64.508	64.508	64.508
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet	502.129	488.229	530.355	493.072
Begrotingstotaal 786.682				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeli 8,20%				
Kasgeldlimiet 64.508				

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 (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 31-12-2022: € 93.227.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2022: € 491.506.000
Financieel resultaat	Over 2022: € 1.941.000
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 31-12-2022: € 150.556.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2022: € 385.128.000
Financieel resultaat	Over 2022: € 1.058.000
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 31-12-2022: € 2.878.736
Vreemd vermogen	Per 31-12-2022: € 5.490.573
Financieel resultaat	Over 2022: € 2.567.897
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 SOK 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.

Ontwikkelingen openbaar vervoer
In 2023 zijn twee ontwikkelingen geweest die bepalend zijn voor het financiële kader voor de programma's verkeer en openbaar vervoer:

- met instemming van de motie Bikker wordt het regionaal openbaar vervoer structureel met € 300 miljoen extra ondersteund. Met € 300 miljoen is het landelijk mogelijk om de voor 2024 voorziene tariefstijging van 11,7% in het regionaal openbaar vervoer structureel af te wenden, waarbij er in 2025 weer reguliere indexatie van de tarieven zal plaatsvinden. De decentrale overheden verwachten dat hiervoor structureel circa € 160 miljoen nodig is. De resterende € 140 miljoen is jaarlijks beschikbaar voor een impuls aan het regionaal openbaar vervoer.
  De verwachting is dat van de € 300 miljoen extra middelen jaarlijks € 73 miljoen bij de MRDH terecht komt. Voor het afwenden van de tariefstijging is € 39 miljoen nodig, die één op één aan de vervoerders zal worden doorgezet.
- het algemeen bestuur heeft op 15 december 2023 ingestemd met de besluiten in het kader van Borging toekomstbestendig OV in de hele regio. Financieel is besloten om een reservering in de OV-exploitatiebegroting op te nemen van € 145 miljoen. Van de € 145 miljoen wordt € 137 miljoen gedekt uit de beschikbare financiële ruimte binnen het BDU saldo. Het besluit voor deze aanvullende middelen voor het OV zullen uiteindelijk worden verwerkt in de subsidies voor de exploitatie van het openbaar vervoer.

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 was meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie had 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 2024 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2024-2028 gemiddeld € 40 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 € 36 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 2023	Raming 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.066.277.792	1.249.305.885	1.200.493.798	1.227.338.188	1.262.088.506	1.179.763.876
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.359.119.825	1.408.721.574	1.389.554.843	1.452.067.081	1.436.757.099	1.360.067.825
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	883.427.886	915.669.023	903.210.648	943.843.603	933.892.114	884.044.086
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	182.849.906	333.636.862	297.283.150	283.494.585	328.196.392	295.719.790
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	14.627.992	26.690.949	23.782.652	22.679.567	26.255.711	23.657.583
Netto/gewogen risico (ondergrens € 36 miljoen)	30.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	28.000.000	30.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	6.577.128	6.996.834	7.391.984	7.300.743	7.489.795	7.335.880
Toevoeging opslag aan risicoreserve	**2.000.000**	**6.000.000**	**0**	**0**	**0**	**0**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	**4.577.128**	**996.834**	**7.391.984**	**7.300.743**	**7.489.795**	**7.335.880**

* Ondergrens tot en met boekjaar 2023, cf. jaarrekening 2023: 30 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

2025 ook toevoegingen aan de reserve nodig zullen zijn om de benodigde weerstandscapaciteit te bereiken.

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2025:

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

Beschikbare weerstandcapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 36 miljoen
Benodigde weerstandscapaciteit Financiering OV bedrijven:	€ 36 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. 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 Belastingdienst een vaststellingsovereenkomst gesloten. 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.

Kengetallen

Kengetal	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Netto schuldquote	175,4%	136,0%	136,3%	143,2%	149,5%	149,0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-6,5%	-4,9%	-5,1%	-5,2%	-5,3%	-5,7%
Solvabiliteitsratio	2,3%	2,5%	2,6%	2,7%	2,6%	2,7%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,9%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

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. Ongeveer 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 worden in 10 jaar afgeschreven. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en heeft daartoe contracten afgesloten met gespecialiseerde marktpartijen.

Kapitaallast		2024	2025	2026	2027	2028
Bedrijfsgebouw		€ 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 er nieuwe investeringen plaats in ICT in het kader van nieuwe werkplekken (beeldschermen en dockingstations) en verbeteringen vergaderkwaliteiten.

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	2024	2025	2026	2027	2028
ICT	€ 86.000	€ 43.000	€ 43.000	€ -	€ -	€ -

Kapitaallast		2024	2025	2026	2027	2028
ICT		€ 7.167	€ 21.500	€ 28.667	€ 21.500	€ 7.167

Kapitaallast		2024	2025	2026	2027	2028
Overige materiële vaste activa		€ 76.108	€ 76.108	€ 76.108	€ 53.809	€ 27.025

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 haltevoorzieningen zijn per 31 december 2021 volledig afgeschreven.

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

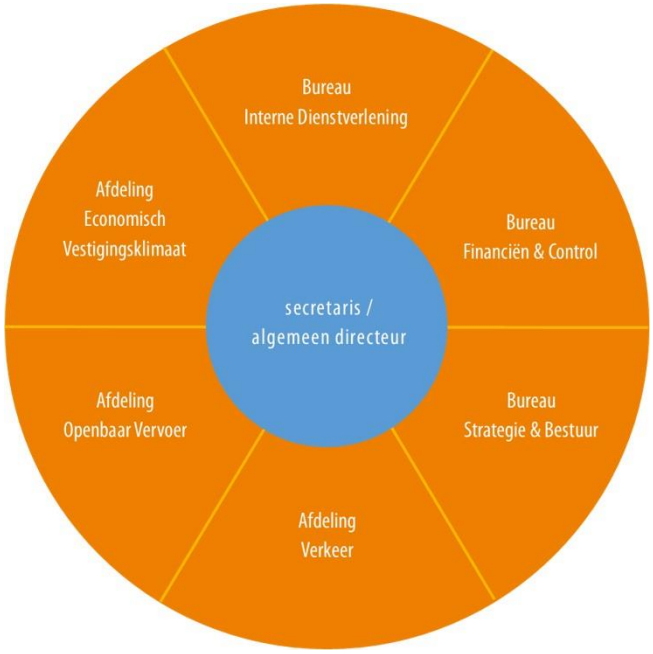
Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

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 2025 is gelijk gebleven ten opzichte van de begroting 2024.

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 2024. 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 32,6 fte. Het aantal fte stafzaken in de begroting 2025 is met 3 fte gestegen ten opzichte van de begroting 2024. Dit komt door een structurele toevoeging van de functies HRM adviseur, HRM medewerker en adviseur Informatiebeheer met ingang van begrotingsjaar 2024. De besluiten zijn op 9 oktober 2023 (voor de functies HRM medewerker en HRM adviseur) en op 15 januari 2024 (functie adviseur Informatiebeheer) genomen door het dagelijks bestuur. 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 € 3,07 (prijspeil 2025) wordt conform de afspraken (Kadernota MRDH begroting 2025) maximaal € 1,25 (prijspeil 2025) ingezet voor apparaatslasten. De daadwerkelijk begroting voor apparaatslasten bedraagt in 2025 € 2.854.424 (zie tabel kostenverdeling hierna), oftewel € 1,15 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 31 maart 2025. De salarissen zijn in deze nieuwe cao per 1 januari 2024 met 4,75% verhoogd en worden per 1 oktober 2024 nog eens met 1,25% verhoogd. Voor het jaar 2025 wordt rekening gehouden met een loonstijging van 4,9%. Dit percentage is een inschatting op basis van de macro economische verkenning 2024 (cMEV 2024) van augustus 2023 van het Centraal Planbureau. Naast deze indexering voert de MRDH ook nog een correctie door van 2,2% over voorgaand jaar

(2024). In de begroting 2024 was rekening gehouden met een lagere indexatie dan het uiteindelijke cao-akkoord.

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

Onderdeel	fte's 2024	fte's 2024 na wijziging	fte's 2025	Begroting 2025 (euro's)
Secretaris-algemeen directeur	1,0	1,0	1,0	233.763
Bureaus BFC, BSB en BID	29,6	32,6	32,6	3.739.734
Afdeling Verkeer	26,0	26,0	26,0	3.124.409
Afdeling Openbaar Vervoer	26,0	26,0	26,0	3.114.709
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	10,0	10,0	1.406.524
Totalen	***92,6***	***95,6***	***95,6***	***11.619.139***

* 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	233.763			187.010		46.753	80/20
BFC, BSB en BID	32,6	3.739.734			2.991.787		747.947	80/20
Vervoersautoriteit	52,0	6.239.118	3.803.899	1.619.421	815.798			100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.406.524				1.158.514	248.010	100
Totaal personele apparaatslasten	95,6	11.619.139						
Materiële apparaatslasten		3.266.000			2.612.800		653.200	80/20
Totalen		**14.885.139**	**3.803.899**	**1.619.421**	**6.607.395**	**1.158.514**	**1.695.910**	

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).

Informatiemanagement
MRDH heeft op basis van haar informatiebeleidsplan een beleid vastgesteld. Naar aanleiding van dit beleid is er in 2023 een penetratietest uitgevoerd. De relevante adviezen zijn opgevolgd en in uitvoering. Het managementteam heeft in 2023 meerdere besluiten genomen m.b.t. informatiebeheer. De uitvoering hiervan vindt plaats in 2024.
De MRDH hanteert een Roadmap om de korte en lange termijn doelstellingen weer te geven, hierin worden de doelstellingen ook geprioriteerd. Voor 2025 staan de onderstaande actiepunten gepland:

Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer:

- Het vaststellen van een risico-classificatie voor alle gebruikte applicaties; Gebruikte applicaties worden hiermee beoordeeld op basis van potentiële risico die ze met zich meebrengen voor de organisatie. Op basis van deze classificatie wordt bepaald hoe hiermee omgegaan wordt.
- Het opstellen van een bedrijfscontinuïteitsplan/calamiteitenplan; Dit is een document dat de organisatie voorbereidt op mogelijke bedreigingen, risico's en verstoringen. Het doel van dit plan is om ervoor te zorgen dat de organisatie in staat is om essentiële functies voort te zetten en snel te herstellen na onvoorziene gebeurtenissen.
- Invoeren zakelijke mobiel; Voor het verhogen van de informatiebeveiliging wordt er gepland om binnen de organisatie zakelijke mobiele telefoons in te voeren. In 2024 worden de mogelijkheden geïnventariseerd om dit te implementeren in 2025.

IT projecten:

- Afronden van het digitaliseren van het besluitvormingsproces; Het digitaliseren van het besluitvormingsproces start in 2024. Dit is een langlopend proces. De verwachting is dat het project in 2025 wordt afgerond.
- Het opstellen van een monitor i.c.m. datamanagement; In 2024 is er een datateam opgezet om de opdrachten uit de Strategische Agenda MRDH te monitoren. De verwachting is dat de (tussentijdse) monitor gereed is in 2025.
- Upgrade e-systeem; Het e-systeem is nu al een aantal jaren in gebruik. Het huidige e-systeem is gekoppeld aan eDocs. In 2024 stapt de organisatie af van eDocs en gaat het over naar Visiedosis voor het archief. Om gebruik te blijven maken van het e-systeem is het doorontwikkelen noodzakelijk. Hierbij wordt ook geïnventariseerd welke wensen er zijn vanuit de eindgebruikers m.b.t. het e-systeem, deze wensen worden meegenomen in deze doorontwikkeling.
- Verder uitrollen digitale handtekening; In 2024 wordt er een start gemaakt met het uitrollen van de digitale handtekening. In 2025 wordt de digitale handtekening verder uitgerold en geïmplementeerd in de gebruikte applicaties binnen de MRDH.

In 2024 vindt de evaluatie GR MRDH 2024 plaats. Uiteraard zullen eventuele relevante actiepunten leiden tot wijziging van de Roadmap en mogelijk ook actielijst 2025. Ook de veranderende wet- en regelgeving m.b.t. informatiemanagement kan leiden tot nieuwe acties. Hieruit voortvloeiende acties worden in 2025 uitgevoerd.

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 subsidieaanvragen 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 subsidieontvanger 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 2025 worden de volgende subsidies begroot:

Soort subsidie	Begrotingsprogramma	Begunstigde	Bedrag 2025 (€)	toelichting
Begrotingspost-subsidie meerjarig	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. Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit een meerjarige subsidie verleend voor de periode 2024 tot en met 2027.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	InnovationQuarter	1.022.566	InnovationQuarter is sinds de oprichting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een belangrijke partner in het realiseren van doelstellingen van de MRDH als het gaat om versterking van het Economisch Vestigingsklimaat en het innovatie-ecosysteem. De afgelopen jaren heeft de MRDH jaarlijks subsidie verleend aan InnovationQuarter op de onderwerpen Innoveren, Investor Relations en het Secretariaat van de Economic Board Zuid-Holland (EBZ). Op 28 februari 2024 heeft de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat een meerjarige subsidie verleend aan InnovationQuarter voor de jaren 2024 tot en met 2026 met een begrotingsvoorbehoud voor de jaren 2025 en 2026 en een voorbehoud voor goedkeuring van een indexering van 3,7% voor de jaren 2025 en 2026 via vaststelling van de MRDH begroting door het algemeen bestuur. De subsidie wordt verleend voor de activiteiten die IQ jaarlijks middels een activiteitenlijst ter goedkeuring voorlegt aan de bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat. De jaarschijf 2025 bevat deze indexering van 3,7%.
Begrotingspost-subsidie - meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	208.333	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 2025 (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	438.981.808	620.036.962	589.302.997	578.582.386	578.269.884	558.869.299
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	79.648.086	181.991.074	183.173.167	177.609.211	171.017.762	140.536.461
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.865.229	5.697.170	5.903.148	5.903.148	5.903.148	5.903.148
Overhead	7.234.064	7.941.590	8.303.305	8.303.305	8.303.305	8.303.305
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**531.729.187**	**815.666.796**	**786.682.617**	**770.398.050**	**763.494.098**	**713.612.213**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	440.981.808	626.036.962	589.302.997	578.582.386	578.269.884	558.869.299
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	79.648.086	181.991.074	183.173.167	177.609.211	171.017.762	140.536.461
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.442.800	5.697.170	5.903.148	5.903.148	5.903.148	5.903.148
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.234.064	7.941.590	8.303.305	8.303.305	8.303.305	8.303.305
Totaal	**533.306.758**	**821.666.796**	**786.682.617**	**770.398.050**	**763.494.098**	**713.612.213**
Saldo van baten en lasten	1.577.572	6.000.000	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	1.327.207		0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-2.000.000	-6.000.000	0	0	0	0
Resultaat	**904.779**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar wordt verwezen naar hoofdstuk 2, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasuryfunctie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering). 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 2023-2028.

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2025 per taakveld (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	42.449.181	77.676.714	104.402.961	89.404.982	94.536.797	66.198.741
2.5 Openbaar vervoer	476.180.435	724.350.921	668.072.803	666.786.215	654.750.448	633.206.619
3.1 Economische ontwikkeling	5.865.229	5.697.170	5.903.148	5.903.148	5.903.148	5.903.148
0.4 Overhead	7.234.064	7.941.590	8.303.305	8.303.305	8.303.305	8.303.305
0.9 Vennootschapbelasting (Vpb)	278	400	400	400	400	400
Totaal	**531.729.187**	**815.666.796**	**786.682.617**	**770.398.050**	**763.494.098**	**713.612.213**
Baten per taakveld						
2.1 Verkeer en vervoer	42.449.181	77.676.714	104.402.961	89.404.982	94.536.797	66.198.741
2.5 Openbaar vervoer	478.180.713	730.351.321	668.073.203	666.786.615	654.750.848	633.207.019
3.1 Economische ontwikkeling	5.442.800	5.697.170	5.903.148	5.903.148	5.903.148	5.903.148
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	7.234.064	7.941.590	8.303.305	8.303.305	8.303.305	8.303.305
Totaal	**533.306.759**	**821.666.796**	**786.682.617**	**770.398.050**	**763.494.098**	**713.612.213**
Saldo van baten en lasten	1.577.572	6.000.000	0	0	0	0
Onttrekking aan reserves	1.327.207	0	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-2.000.000	-6.000.000	0	0	0	0
Resultaat	**904.779**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

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 meer 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 een structurele geldstroom en daarmee een structurele baat. De projectkosten die met deze baten worden gedekt zijn daarmee ook structurele lasten. Met ingang van het begrotingsjaar 2024 worden de incidentele toevoegingen door het Rijk aan de BDU ook als structureel gekenmerkt omdat ze niet van invloed zijn op het structurele begrotingssaldo (baten = lasten). Ook de Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan gerelateerde uitgaven worden als structureel aangemerkt.

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

Incidentele baten en lasten (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Incidentele lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	22.233.369	21.235.187	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	2.096.019	1.945.775	1.945.775	1.885.775	871.873	0
3. Economisch Vestigingsklimaat	1.327.207	0	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	**25.656.595**	**23.180.962**	**1.945.775**	**1.885.775**	**871.873**	**0**
Incidentele baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	20.233.369	15.235.187	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	2.096.019	1.945.775	1.945.775	1.885.775	871.873	0
3. Economisch Vestigingsklimaat	1.327.207	0	0	0	0	0
Overhead	35.520	0	0	0	0	0
Totaal	**23.692.115**	**17.180.962**	**1.945.775**	**1.885.775**	**871.873**	**0**
Saldo van incidentele baten en lasten	**1.964.480**	**6.000.000**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer
Incidentele lasten betreffen de toevoegingen aan de risicoreserve financieringen. In 2024 ontvangt de MRDH, in de vorm van een eenmalige specifieke uitkering, een bijdrage ter compensatie van de lagere bijdrage richting de vervoerders als gevolg van de studenten OV herijking. Deze bijdrage zal 1-op-1 aan de vervoerders worden doorgezet. Voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU (tevens incidentele baat). Zoals hiervoor aangegeven worden vanaf het begrotingsjaar 2024 deze incidentele toevoegingen als structureel aangemerkt en komen deze niet meer terug in het overzicht.

Specificatie Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Toevoeging aan risicoreserve financieringen	2.000.000	6.000.000	0	0	0	0
Beschikbaarheidsvergoeding/Transitievergoeding OV	-22.683.369					
Subsidie SOV-herijkingscompensatie		15.235.187				
Incidentele toevoegingen aan de BDU:						
Zuid-Holland Bereikbaar exploitatiebudget	2.450.000	0	0	0	0	0
Totaal	**-18.233.369**	**21.235.187**	**0**	**0**	**0**	**0**

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

Incidentele lasten en baten: voor een aantal projecten ontvangt de MRDH incidentele bijdragen van het Rijk via de BDU. Zoals hiervoor aangegeven worden vanaf het begrotingsjaar 2024 deze incidentele toevoegingen als structureel aangemerkt en komen deze niet meer terug in het overzicht. Daarnaast ontvangt de MRDH een specifieke uitkering van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Het betreft middelen die in twee tranches door het Rijk ter beschikking zijn gesteld en waarvoor de maatregelen uiterlijk in 2027 moeten zijn uitgevoerd.

Specificatie Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	867.781	1.945.775	1.945.775	1.885.775	871.873	0
Incidentele toevoegingen aan de BDU:						
Maatregel KTA MoVe Algeracorridor	48.209	0	0	0	0	0
Maatregel KTA MoVe Westland		0	0	0	0	0
Optimalisatie aansluiting A15 Aveling	796.694	0	0	0	0	0
Zuid-Holland Bereikbaar werkbudget	383.334	0	0	0	0	0
Totaal	**2.096.018**	**1.945.775**	**1.945.775**	**1.885.775**	**871.873**	**0**

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. Het betreft voor 2023 de onttrekking aan het vrije deel binnen de reserve zodat dit in 2023 kan worden ingezet voor projecten en opdrachten op het gebied van de Strategische Agenda (Toekomstbestendige economie stimuleren en Vernieuwen van werklocaties).

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 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Saldo baten en lasten	1.577.572	6.000.000	0	0	0	0
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-672.793	-6.000.000	0	0	0	0
Begrotingssaldo	**904.779**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	1.964.480	6.000.000	0	0	0	0
Structureel begrotingssaldo	**2.869.259**	**6.000.000**	**0**	**0**	**0**	**0**

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 2025 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 2025 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	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026	31-12-2027	31-12-2028
Vaste activa (art. 33)						
Materiële vaste activa (art. 35)	**806.182**	**638.807**	**414.099**	**182.224**	**84.978**	**47.437**
Investeringen met economisch nut	806.182	638.807	414.099	182.224	84.978	47.437
Financiële vaste activa (art. 36)	**970.278.795**	**1.157.306.886**	**1.112.494.799**	**1.143.339.189**	**1.182.089.507**	**1.103.764.877**
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001
Leningen aan deelnemingen en overige langlopende leningen	970.277.794	1.157.305.885	1.112.493.798	1.143.338.188	1.182.088.506	1.103.763.876
Totaal vaste activa	**971.084.977**	**1.157.945.693**	**1.112.908.898**	**1.143.521.413**	**1.182.174.485**	**1.103.812.314**
Vlottende activa (art. 37)						
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	**520.771.995**	**457.336.111**	**403.604.462**	**358.831.402**	**322.739.492**	**371.405.227**
Vorderingen op openbare lichamen	45.867.940	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000
Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen	0	0	0	0	0	0
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	467.526.672	407.836.111	354.104.462	309.331.402	273.239.492	321.905.227
Overige vorderingen	7.377.383	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Liquide middelen (art. 40)	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**
Banksaldi	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Overlopende activa (art. 40a)	**76.201.797**	**35.344.922**	**26.000.000**	**26.000.000**	**26.000.000**	**26.000.000**
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	34.696.678	15.344.922	6.000.000	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	41.505.119	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Totaal vlottende activa	**597.023.792**	**492.731.033**	**429.654.462**	**384.881.402**	**348.789.492**	**397.455.227**
Totaal activa	**1.568.108.769**	**1.650.676.727**	**1.542.563.360**	**1.528.402.814**	**1.530.963.977**	**1.501.267.542**

PASSIVA	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026	31-12-2027	31-12-2028
Vaste passiva (art. 41)						
Eigen vermogen (art. 42/43)	**35.421.548**	**40.516.769**	**40.516.769**	**40.516.769**	**40.516.769**	**40.516.769**
Algemene reserve	0	0	0	0	0	0
Bestemmingsreserves	34.516.769	40.516.769	40.516.769	40.516.769	40.516.769	40.516.769
Gerealiseerde resultaat	904.779	0	0	0	0	0
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	**971.048.167**	**1.157.305.885**	**1.112.493.798**	**1.143.338.188**	**1.182.088.506**	**1.103.763.876**
Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	970.266.917	1.157.305.885	1.112.493.798	1.143.338.188	1.182.088.506	1.103.763.876
Waarborgsommen	781.250					
Totaal vaste passiva	**1.006.469.715**	**1.197.822.654**	**1.153.010.567**	**1.183.854.957**	**1.222.605.275**	**1.144.280.645**
Vlottende passiva (art. 47)						
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	**18.327.738**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**
Overige schulden	18.327.738	37.000.000	37.000.000	37.000.000	37.000.000	37.000.000
min)						
Overlopende passiva (art. 49)	**543.311.316**	**415.854.072**	**352.552.793**	**307.547.858**	**271.358.702**	**319.986.897**
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	137.243.247	69.509.262	59.939.633	59.707.757	59.610.512	95.664.881
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	404.188.389	344.344.810	290.613.160	245.840.100	209.748.191	222.322.016
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	1.879.680	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Totaal vlottende passiva	**561.639.054**	**452.854.072**	**389.552.793**	**344.547.858**	**308.358.702**	**356.986.897**
Totaal passiva	**1.568.108.769**	**1.650.676.727**	**1.542.563.360**	**1.528.402.814**	**1.530.963.977**	**1.501.267.542**

EMU-saldo

EMU saldo (euro's)	Voorlopige jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	1.577.572	6.000.000	0	0	0	0
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	200.235	210.375	224.709	231.875	140.246	37.542
Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	-29.734	-43.000	-43.000	0	0	0
Berekend EMU-saldo	**1.748.073**	**6.167.375**	**181.709**	**231.875**	**140.246**	**37.542**

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.

Arbeidskosten gerelateerde 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 2025 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2025.
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 2023 t/m 2028 is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2023-2028

Omschrijving	Raming saldo 31-12-2023	Raming toevoeging 2024	Raming onttrekking 2024	Raming saldo 31-12-2024	Raming toevoeging 2025	Raming onttrekking 2025	Raming saldo 31-12-2025
Reserves							
Egalisatiereserve EV	4.516.769	0	0	4.516.769	0	0	4.516.769
Risicoreserve financieringen	30.000.000	6.000.000	0	36.000.000	0	0	36.000.000
Subtotaal reserves	*34.516.769*	*6.000.000*	*0*	*40.516.769*	*0*	*0*	*40.516.769*
Fondsen							
BDU	404.035.370	619.259.828	678.950.389	344.344.810	687.485.979	741.217.628	290.613.160
Subtotaal fondsen	*404.035.370*	*619.259.828*	*678.950.389*	*344.344.810*	*687.485.979*	*741.217.628*	*290.613.160*
TOTAAL-GENERAAL	**438.552.139**	**625.259.828**	**678.950.389**	**384.861.579**	**687.485.979**	**741.217.628**	**331.129.929**

Omschrijving	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	Raming toevoeging 2028	Raming onttrekking 2028	Raming saldo 31-12-2028
Reserves										
Egalisatiereserve EV	4.516.769	0	0	4.516.769	0	0	4.516.769	0	0	4.516.769
Risicoreserve financieringen	36.000.000	0	0	36.000.000	0	0	36.000.000	0	0	36.000.000
Subtotaal reserves	*40.516.769*	*0*	*0*	*40.516.769*	*0*	*0*	*40.516.769*	*0*	*0*	*40.516.769*
Fondsen										
BDU	290.613.160	679.157.447	723.930.507	245.840.100	679.666.235	715.758.145	209.748.191	679.157.447	666.583.622	222.322.016
Subtotaal fondsen	*290.613.160*	*679.157.447*	*723.930.507*	*245.840.100*	*679.666.235*	*715.758.145*	*209.748.191*	*679.157.447*	*666.583.622*	*222.322.016*
TOTAAL-GENERAAL	**331.129.929**	**679.157.447**	**723.930.507**	**286.356.869**	**679.666.235**	**715.758.145**	**250.264.960**	**679.157.447**	**666.583.622**	**262.838.785**

Toelichting staat van reserves en fondsen

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

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 2025 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 2024 (*)	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2025
Albrandswaard	26.431	3,07	81.143
Barendrecht	48.689	3,07	149.475
Capelle aan den IJssel	67.948	3,07	208.600
Delft	109.573	3,07	336.389
Den Haag	565.701	3,07	1.736.702
Krimpen aan den IJssel	29.630	3,07	90.964
Lansingerland	65.600	3,07	201.392
Leidschendam-Voorburg	78.246	3,07	240.215
Maassluis	35.826	3,07	109.986
Midden-Delfland	19.382	3,07	59.503
Nissewaard	87.626	3,07	269.012
Pijnacker-Nootdorp	57.948	3,07	177.900
Ridderkerk	47.713	3,07	146.479
Rijswijk (ZH.)	59.640	3,07	183.095
Rotterdam	671.125	3,07	2.060.354
Schiedam	81.855	3,07	251.295
Vlaardingen	76.472	3,07	234.769
Voorne aan Zee	74.342	3,07	228.230
Wassenaar	27.108	3,07	83.222
Westland	115.984	3,07	356.071
Zoetermeer	128.424	3,07	394.262
Totaal	**2.475.263**		**7.599.058**

(*) bron: CBS StatLine info van 4-4-2024.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2024 met € 0,10 (Kadernota MRDH begroting 2025) naar € 3,07 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2025 € 7,6 miljoen en wordt voor € 5,9 miljoen verantwoord als baten ter dekking van de lasten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (*Wat mag het kosten?* hoofdstuk 2.3.2). Daarnaast wordt ter dekking van de kosten van overhead gerelateerd aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat (hoofdstuk 3.2) € 1,7 miljoen ingezet.

Hoofdstuk 8 Besluit

1. De begroting 2025 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 2026-2028;
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 13 september 2024

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 B2025	Waarde B2024
1	0. Bestuur en ondersteuning	Formatie	2025 per 1000 inwoners	0,039 fte per 1000 inwoners	0,038 fte per 1000 inwoners
2	0. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	1 januari 2024 per 1000 inwoners	0,035 fte per 1000 inwoners	0,036 fte per 1000 inwoners
3	0. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	2025	€ 6,01 per inwoner	€ 5,68 per inwoner
4	0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	2023	12,40% van de totale loonsom	9,77% van de totale loonsom
5	0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	2025	1,06% van de totale lastenbegroting	1,27% van de totale lastenbegroting

Ad 1) In de begroting 2025 bedraagt de formatie 95,6 fte. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 31 december 2023 2.475.263 (zie hoofdstuk 7).

Ad 2) De bezetting per 1 januari 2024 bedraagt 85,4 fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 31 december 2023 2.475.263 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3) De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2025 € 14.885.139 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 31 december 2023 2.475.263 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4) De totale loonsom bedroeg in 2023 € 9.486.269. De externe inhuur bedroeg in 2023 € 1.176.681. Voor 20% betreft deze inhuur medewerkers van de aangesloten gemeenten.

Ad 5) In de begroting 2025 bedraagt de overhead € 8.303.305 (zie 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 786.682.617 (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	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	na 2043
Systeemsprong Sneltramtraject		16	Realisatie	2																				
Hoekse Lijn Rotterdam		411	Realisatie	2																				
A16		65	Realisatie	9	9																			
Lijn 19		68	Realisatie	7	1																			
Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied		5	Realisatie	2	2	1																		
AVLM		8	Realisatie	1	1	1	0																	
R-Net: Upgrade 6 buslijnen		6	Realisatie	2	1																			
INTHR		130	Realisatie	40	29	23	4																	
Aanpassing Schiedam ivm 4 sporigheid		8	Realisatie	4																				
Busstation Nissewaard		10	Realisatie	5	1																			
Metrostation Nissewaard		7	Realisatie	3	4																			
Move- CID Binckhorst no regret - Rijksbijdrage OV		5	Realisatie	1	0																			
Move - CID Binckhorst no regret - Eigen bijdrage OV		3	Realisatie	2	0																			
Move- CID Binckhorst no regret - Rijksbijdrage Verkeer		9	Uitwerking		8	0	1																	
Move - CID Binckhorst no regret - Eigen bijdrage Verkeer		11	Uitwerking		9	0	2																	
R-net Ridderkerk-Rotterdam (HOV Ridderkerk)		7	Uitwerking	4	3																			
Ketenmobiliteit (Transitieprogramma)		10	Uitwerking	2	1	1	1	1	1	1														
Metronet incl verkenning Beurs		100	Uitwerking	4	10	20	20	10	10	25														
ZuidWestlandcorridor: gekoppeld rijden RandstadRail & vernieuwen spoorbeveiliging		90	Verkenning*	2	1	4	10	10	10	10	11	11	11	11										
MFR - Westland - Rotterdam		21	Uitwerking	6	6	6	1	1																
MFR Rotterdam - Zoetermeer		16	Uitwerking		4	5	7																	
MFR Delft - Rotterdam Alexander		20	Planstudie*		5	5	5	5																
MFR Rotterdam - Ridderkerk		26	Planstudie*	1	4	10	5	6																
MFR Den Haag - Pijnacker		18	Verkenning*		7	6	5																	
Beatrixlaan fase 1		9	Planstudie*			1	4	4																
Kruising Erasmusweg-Lozerlaan		24	Planstudie*				6	6	6	6														
Fietsroute N14 Sijtwende		7	Planstudie*						4	3														
Versnellingsmaatregelen OV (Transitieprogramma)		11	Planstudie*	3	6	2																		
Move - Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam		7	Planstudie*				3	4																
Move - Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland:	MFR Westland - Honselersdijk - Den Haag	14	Verkenning*	3	4	4	3																	
	MFR Westland - Monster - Den Haag	19	Verkenning*	4	5	5	5																	
	MFR Westland - Midden Delfland - Delft	12	Verkenning*	3	3	3	3																	
	Greenport 3.0	4	Verkenning*	1	1	1	1																	
Move - Gebiedsuitwerking Overig		23	Verkenning*				6	6	6	5														
Move - Studiekosten MIRT projecten		2	Verkenning*	1	1																			
Move - Binckhorst		116	Planstudie*	4	2	28	28	28	26															
Move - Binckhorst	Rijksbijdrage	13	Planstudie*	6	7																			
Move - Stadsbrug & HOV	Stadsbrug Rotterdam	211	Planstudie*	3	3	3	3	14	50	50	50	35												
	HOV Maastunnel	8	Verkenning*		1	0	3	4																
Algeracorridor		13	Uitwerking		2	3	4	3	1															
Move - Oude Lijn en Knooppunten		44	Verkenning*	2	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	2	1	1							
Programma kleine projecten		565	Uitwerking	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
Plan toekomstvast tramnet Rotterdam			Planstudie																					
Beatrixlaan fase 2			Verkenning																					
P+R Kralingse Zoom en Meijersplein			Onderzoek/Initiatief																					
HOV Ridderkerk fase 2			Onderzoek/Initiatief																					
Mov ZoRo			Onderzoek/Initiatief																					
HOV-verkenning Den Haag-Naaldwijk-Maassluis-Delft-Rotterdam			Onderzoek/Initiatief																					
Mov Koningscorridor oost (excl Binckhorst)			Onderzoek/Initiatief																					
Mov Koningscorridor west (CS - Madurodam)			Onderzoek/Initiatief																					
Mov Koningscorridor west (Telderstracé)			Onderzoek/Initiatief																					
Complexe schakels MFR Westland-Rotterdam			Onderzoek/Initiatief																					
Faciliteren groei Openbaar vervoer			Onderzoek/Initiatief																					

* 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 2025

Inhoudsopgave

1. Inleiding, achtergronden en kaders 77
1.1 Inleiding 77
1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit 78
1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden 79
1.4 Budgetten 81
2. Integrale programma's 82
3. Afspraken BO MIRT 83
4. Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 88
4.1 Programma's Investeren in bereikbaarheid 88
4.2 Onderzoeken, initiatieven en verkenningen Investeren in bereikbaarheid 91
4.3 Planstudies Investeren in bereikbaarheid 100
4.4 Planuitwerkingen Investeren in bereikbaarheid 102
4.5 Realisatie Investeren in bereikbaarheid 103
5. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 106
5.1 Programma's Actieve en collectieve vormen van mobiliteit 107
6. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 112
6.1 Programma's versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 112
6.2 Onderzoeken en verkenningen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 117
6.3 Planuitwerkingen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 122
6.4 Realisatie versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 123
7. Vanaf medio 2023 in gebruik genomen projecten 128

Bijlagen:

Bijlage A Grote projecten
Bijlage B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger
Bijlage B2 Kleine projecten: aanmeldingen 2024
Bijlage B3 In 2023 en 2024 afgeronde projecten
Bijlage C R-net
Bijlage D Prioritaire Metropolitane Fietsroutes
Bijlage E Doorstromingsmaatregelen OV
Bijlage F Instroom Nieuwe Tram Haagse Regio
Bijlage G 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 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 subsidieaanvragers 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, het waterschap Hollandse Delta en de provincie Zuid-Holland geconsulteerd.

Op 26 mei 2023 heeft het algemeen bestuur de Strategische Agenda 2023 – 2026 (SA) vastgesteld. In deze SA zijn vier opgaven benoemd: groei, vernieuwen, kwaliteit en herstel van het OV in 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. Het algemeen bestuur heeft op 15 december 2023 besloten opdracht 6 af te ronden en daardoor komt deze opdracht niet meer terug in de begroting 2025.

In de hoofdstukken 4, 5 en 6 zijn de programma's en projecten gerubriceerd naar de respectievelijke opdrachten uit de Strategische Agenda: "Investeren in bereikbaarheid om de groei van bewoners op te vangen", "Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren" en "Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk". Ieder hoofdstuk begint met de programma's die onder de opdracht vallen en vervolgens een beschrijving per project per fase.

In november 2022 zijn in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) door het Rijk en de regio afspraken gemaakt over ontsluiting van de NOVEX woningbouwlocaties en voor regionale OV-maatregelen en mobiliteitspakketten.
Voor de Zuidelijke Randstad, waar de metropoolregio Rotterdam Den Haag 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 projecten en programma's is ondertussen verder gebracht inclusief de voorwaarden wie van de overheden welk deel van de benodigde budgetten levert.

Hoofdstuk 7 geeft het beeld van grote of bijzondere projecten die in 2023 en 2024 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. Het werkgebied van de MRDH omvat 21 gemeenten.

1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

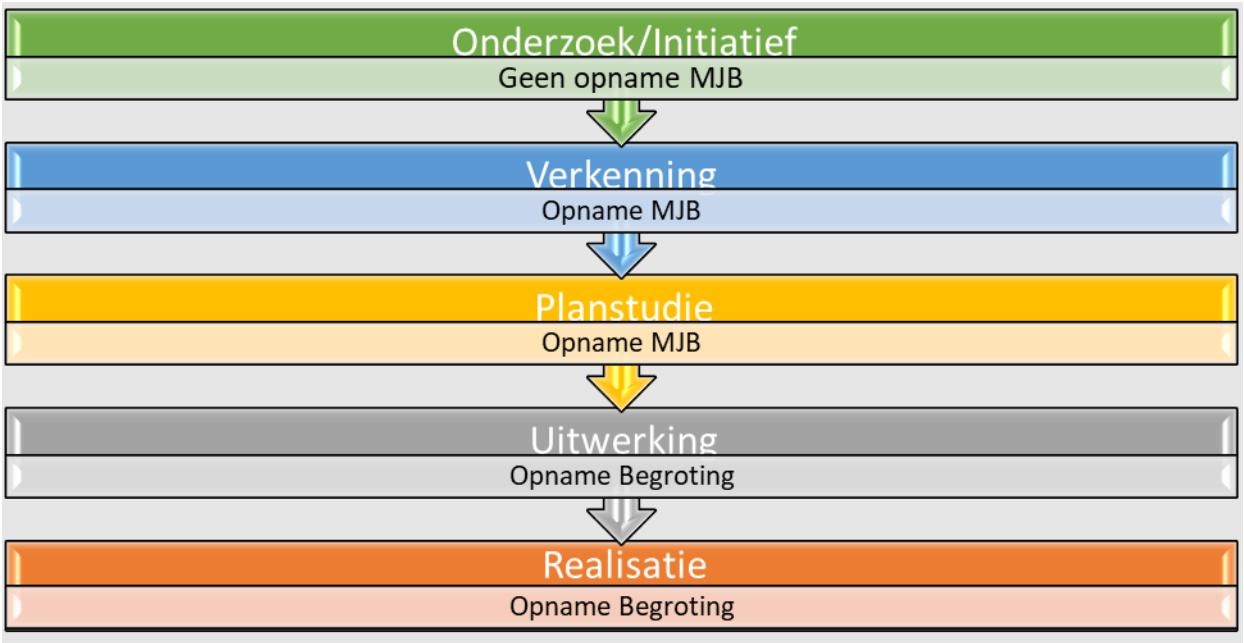
Wat we willen bereiken is dat het IPVa inzicht geeft in de belangrijkste projecten en de relevante wijzigingen. We houden het leesbaar door ons in de tekst te beperken tot de hoofdlijnen. In de bijlagen worden de investeringen en bestedingen gedetailleerder weergegeven.
De exploitatiekosten openbaar vervoer, beheer en onderhoud railassets, 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 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:

Onderzoek/ Initiatief:	er is een probleem geconstateerd. In de onderzoeksfase komen beoogde effecten op de regionale bereikbaarheid, een globale scope en inschatting van de kosten en mogelijke periode van uitvoering aan de orde;
Verkenning:	er is een probleem geconstateerd, waarbij in een verkenning het nut en de noodzaak van mogelijke oplossingen wordt onderzocht;
Planstudie:	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;
Uitwerking:	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;
Realisatie:	het project is getoetst en (bijna) beschikt in overeenstemming met de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend;
Vaststelling:	het project is afgerond en de eindafrekening wordt ingediend. 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. Iedere fase eindigt met een besluit van de BcVa of en hoe een project naar een volgen de fase gaat.
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. Dat kan bijvoorbeeld omdat het Rijk de twee fases Verkenning en Planstudie in hun eigen faseringsmethodiek samenvoegt tot alleen Verkenning.

1.4 Budgetten

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit MRDH worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage, de zogenaamde Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor de gehele regio hanteren we voor 2025 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 geïnitieerd.

In de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (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 2025 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.

2. 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 naar aanleiding van het BO MIRT over de Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Bereikbaarheid CID-Binckhorst en de verkenning Oude Lijn & knooppunten tussen Leiden en Dordrecht.

Naast bovenstaande programma's heeft de MRDH eigen programma's. Het programma Kleine Projecten is gevuld 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.

De metropolitane fietsroutes zijn gebundeld in het programma MFR. Voor het versnellen van het openbaar vervoer en het verbeteren van overstappunten is het programma "OV doorstroming en ketenmobiliteit". Voor het opwaarderen van OV-lijnen is het programma R-net opgezet.

3. Afspraken BO MIRT

Het kabinet heeft in het BO MIRT van 2022 een bedrag van € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor ontsluiting van nieuwe woningen in de NOVEX-verstedelijkingsgebieden en voor de versnelling van grootschalige woningbouwlocaties. Hiervan is € 6 miljard vanuit het Mobiliteitsfonds voor hoofd-infrastructuur en € 1,5 miljard voor 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 op toplocaties langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) en 100.000 woningen op goed bereikbare plekken, waaronder 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 stelden daarvoor een Startbeslissing vast. Daarnaast start de regionale planstudie HOV corridors RandstadRail/Metronet en de regionale verkenning Bus Rapid Transit (BRT) Leiden-Zoetermeer (LeiZo).

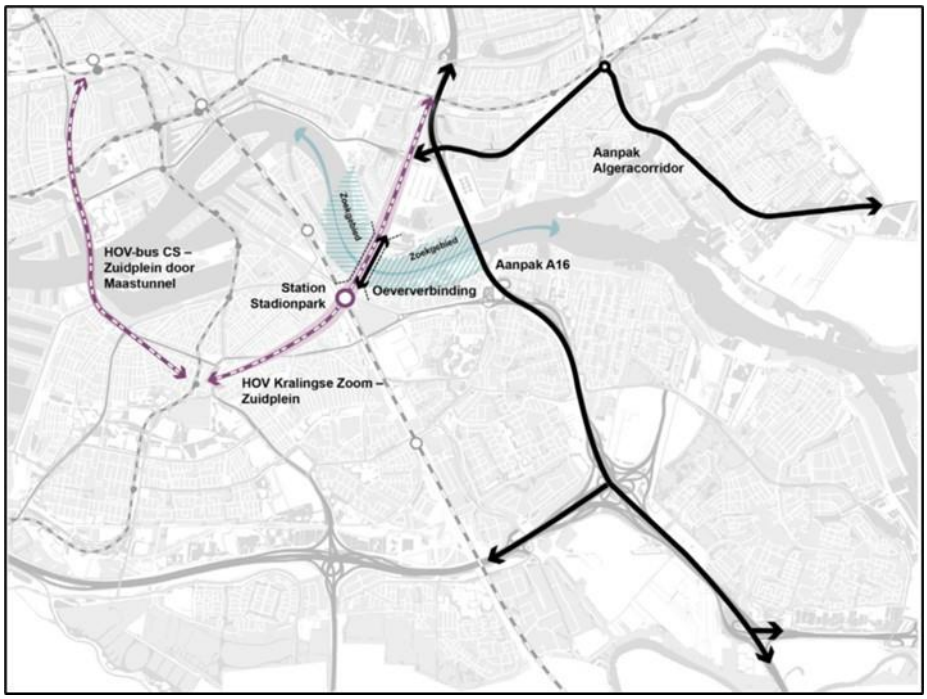
Het Rijk heeft, als een van de afspraken in het BO MIRT van 2023, € 1 miljard vanuit het Nationaal Groeifonds overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds. Deze middelen zijn bedoeld voor de Oude Lijn en knooppunten. Samen met eerder in het Mobiliteitsfonds gereserveerde middelen ter hoogte van € 680 miljoen en € 466 miljoen aan regionale financiering is er € 2,145 miljard inclusief btw, prijspeil 2022, beschikbaar voor de Oude lijn, knooppunten en de regionale HOV-corridors.

Voor de middelen die zijn toegekend aan programma’s en projecten in onze regio, zijn ondertussen nadere afspraken gemaakt of bestuurlijke overeenkomsten gesloten. Om die reden zijn deze programma’s en projecten waar mogelijk in dit IPVa ondergebracht onder de hoofdstukken “Investeren in bereikbaarheid” en “Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk”, met daarbinnen een plaatsing in de fase waarin het project of programma zich bevindt.

Om de verbinding met oorspronkelijke besluiten te houden zijn hieronder kort de projecten en programma’s genoemd met verwijzing naar de nieuwe indeling binnen het IPVa. Ook is aangegeven of de MRDH meebetaalt of dat een volledig project door het Rijk of andere (semi)overheden wordt getrokken.

Oeververbindingen en HOV Oostflank Rotterdam
In de Oostflank (het gebied tussen Prins Alexander en Zuidplein) 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. In het BO MIRT zijn besluiten genomen over de onderstaande deelprojecten en -programma's met de nieuwe benamingen:

1. Stadsbrug, HOV en station Stadionpark
   Voor dit project is in december 2023 een bestuurlijke overeenkomst (BOK) gesloten. Een verdere duiding van de inhoud staat in hoofdstuk 4.2.
2. A16 Van Brienenoordcorridor
   Het Rijk werkt aan het slimmer inrichten van de weg, het toevoegen van een extra rijstrook op delen van de A16 en het aanpassen van het weefvak bij aansluiting Feijenoord.
3. Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel
   De korte termijn maatregelen, waaronder de aanleg van een vrije busbaan, zijn in april 2024 opgeleverd. De maatregelen voor de middellange termijn zijn beschreven in hoofdstuk 6.2.
4. Station Stadionpark
   Dit station viel eerst onder de maatregelen van de Oude Lijn, maar is daar weggehaald. Het Rijk en de gemeente Rotterdam bouwen het station om van evenementenstation tot regulier station waar 6x per uur sprinters halteren. Dit station is gevoegd bij het programma Stadsbrug, HOV en station Stadionpark.
5. Algeracorridor
   De maatregelen Algeracorridor worden door de regionale partijen uitgewerkt en valt dus uit dit programma. Een beschrijving van de planuitwerking Algeracorridor en verkenning naar een langzaam verkeerverbinding vindt u terug in hoofdstuk 4.4.
6. Kralingseplein
   Rijk en regio onderkennen dat het Kralingseplein in de toekomst een knelpunt vormt en spreken af vervolgonderzoek te doen naar mogelijke oplossingsrichtingen.



Bereikbaarheid Central Innovation District (CID)-Binckhorst
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 (2019), de regionale woondeals (2022-2023) en het Woon-werkakkoord (2022). In het MIRT zijn besluiten genomen over de onderstaande deelprojecten- en programma's, en zijn er bestuursovereenkomsten getekend:

1. No Regret CID-Binckhorst
   Voor dit programma aan maatregelen is in 2019 een bestuursovereenkomst getekend. De scope van het programma is gedeeltelijk overgeheveld naar de planuitwerking "Bereikbaarheid CID Binckhorst". De resterende maatregelen van het No Regret-pakket hebben zijn voornamelijk op fiets gericht; het programma is daarmee ondergebracht in hoofdstuk 4.1.
2. Bereikbaarheid CID-Binckhorst
   Dit betreft de planuitwerking voor een tramverbinding in Binckhorst plus een set aan mobiliteitsmaatregelen. De tramverbinding is verder toegelicht in hoofdstuk 4.1.

Oude Lijn, knooppunten, Metronet/RandstadRail en LeiZo
Langs de Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht) moeten tot 2030 circa 54.000 woningen gebouwd worden op 11 toplocaties. Daarna komen er mogelijk nog eens circa 23.000 extra woningen.

In het BO MIRT van 2023 is besloten dat vier onderdelen, inclusief het Station Stadionpark, los van elkaar kunnen worden gerealiseerd. Dit leidt tot de volgende projecten en programma's:

1. Oude Lijn en knooppunten
   Voor dit programma loopt een verkenning. De inhoudelijke activiteiten staan beschreven in hoofdstuk 4.2
2. LeiZo
   De provincie Zuid-Holland en de gemeente Zoetermeer werken aan een verkenning voor Openbaar Vervoer Leiden - Zoetermeer, waar de MRDH later kennis van zal nemen.
3. Station Stadionpark
   Dit station is geschaard onder de maatregelen van de Stadsbrug en maakt geen onderdeel meer uit van dit pakket.
4. Metronet/RandstadRail
   Dit onderdeel krijgt vier programma's en projecten die de MRDH verder verkent, uitwerkt en realiseert:
   - Programma Metronet lijnen C en E
   - Project Beurs
   - Programma RandstadRail, gekoppeld Rijden
   - Project vervangen spoorbeveiliging

Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland
De gebiedsuitwerking is gericht op slimme combinaties van verschillende mobiliteitsmaatregelen. Een belangrijk deel van het pakket bestaat uit de realisatie van de Metropolitane Fietsroutes Naaldwijk - Den Haag CID, Naaldwijk – Monster - Den Haag (on hold) en Naaldwijk – Midden-Delfland – Delft, verder beschreven in hoofdstuk 5.1.
Een onderzoek voor de (middel)lange termijn naar hoogwaardig openbaar vervoer is beschreven in hoofdstuk 4.2.

MIRT Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam
Het Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten Haven Rotterdam is door Rijk en regio vastgesteld in november 2022. Echter, vanwege financiële beperkingen en het ontbreken van personele capaciteit heeft het Rijk nog geen kans gezien om procedures te starten.
De projecten waar de MRDH bij betrokken is en die zonder het Rijk kunnen worden opgepakt zijn:

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 (in relatie tot de concessie). Uit de door de regio uit te voeren studie moet blijken of infrastructurele maatregelen of maatregelen in de lijnvoering mogelijk zijn.

De fietsroute Hellevoetsluis-Zuidland-Spijkenisse is aangemeld als aan te vragen subsidie in 2024.

Mobiliteitspakketten
Het Rijk stelt via specifieke uitkeringen budget beschikbaar voor mobiliteitspakketten. Deze omvatten kleine maatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen en worden door het Rijk én gemeenten in de 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 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-compensatiefonds;
- de bijdrage van het Rijk komt beschikbaar via een specifieke uitkering aan gemeenten;
- de risico’s blijven voor de regio.

Het Rijk reserveert inclusief btw en op prijspeil 2022 de volgende budgetten.

Oeververbindingen	€ 0 miljoen (betrokken bij planuitwerking voorkeursalternatief)
Binckhorst	€ 59 miljoen
Oude lijn	€ 90,5 miljoen (€ 12,5 miljoen overgeheveld naar traverse station Stadionpark)

In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van deze 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.

Als een gemeente een project uit een mobiliteitspakket aanmeldt voor extra subsidie bij de MRDH, dan volgen we ons reguliere proces voor grote en kleine projecten en hanteren de in de subsidieverordening opgenomen systematiek.

Nota bene: een aantal gemeenten kan bij het Rijk subsidie aanvragen in het kader van woningbouwversnellingsafspraken. Deze afspraken kennen waarschijnlijk dezelfde voorwaarden en kaders als de mobiliteitspakketten. De in de woningbouwversnellingsafspraken opgenomen infrastructurele projecten kunnen eventueel ook in aanmerking komen voor extra subsidie bij de MRDH. Ook dan volgen we ons reguliere proces voor grote en kleine projecten en hanteren de in de subsidieverordening opgenomen systematiek.

4. Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren

4.1 Programma's Investeren in bereikbaarheid

No Regret CID Binckhorst

Fase	: Planuitwerking tot en met realisatie
Planning	: Realisatie 2020-2025
Investering	: € 77,8 miljoen
Subsidie MRDH	: € 17,4 miljoen, plus Rijk via BDU € 13,7 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, is een budget van € 72,0 miljoen inclusief btw uit het No Regret-pakket gehaald en toegevoegd aan de planstudie Bereikbaarheid CID Binckhorst. De tijdelijk busbaan is in aanleg, zodat er in het programma alleen nog fietsmaatregelen overblijven.

De resterende lijst projecten wordt uitgevoerd tot 2027. De financieel omvangrijkste projecten zijn de snelfietsroute Verlengde Velostrada en de fietsroute Trekvliettracé. Verder is budget geoormerkt aan een tijdelijke uitbreiding van de meerlaagse fietsenstalling bij station Laan van NOI 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.

In 2020 is een verdere toedeling van de gemaximeerde budgetten per verstrekker gemaakt. Na overheveling van het budget Sporendriehoek naar de planstudie, zijn de maximale bijdragen:
- IenW € 13,7 miljoen
- MRDH € 17,4 miljoen
- Den Haag € 34,9 miljoen (inclusief € 7,1 miljoen reserve van alle partijen)
- provincie Zuid-Holland € 8,9 miljoen
- Leidschendam-Voorburg € 3 miljoen

Bereikbaarheid CID Binckhorst

Opdracht SA	: Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase:	: Planstudie
Planning	: Uitvoering 2029 - 2033
Investering	: € 575 miljoen inclusief btw op prijspeil 2022, inclusief € 72 miljoen overheveling No Regret en inclusief € 45,88 miljoen inclusief btw voor Basispakket Mobiliteit
Subsidie MRDH	: € 116,3 exclusief btw maar inclusief overheveling No Regret
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever planstudie, subsidieverlener realisatie

In de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2023 hebben Rijk en regio de afspraken vastgelegd in een definitief voorkeursbesluit en 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".
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. HTM en MRDH voeren samen met de betrokken gemeenten een studie uit naar de mogelijke OV-lijnvoering in en rond de Binckhorst.

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.

Ter dekking van deze kosten heeft het Rijk € 268 miljoen, de gemeenten € 132,5 miljoen en de MRDH € 102,5 miljoen gereserveerd, plus € 72 miljoen overheveling vanuit het No Regret-pakket. Al deze bedragen zijn inclusief btw en prijspeil 2022.

Nota bene: de railinfrastructuur betreft een deel van de zogenoemde Koningscorridor.

De flankerende maatregelen die in het pakket zijn opgenomen hebben een omvang van € 45,88 miljoen inclusief btw:

Basispakket Mobiliteit		
Thema	Nummer	Maatregel
HOV	0	HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg met een aftakking naar Rijswijk/Delft
Langzaam verkeer	1	Trekfietstracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam, deel kop Binckhorst
	2	Fietsroute Zonweg (brug)
	3	Verlengde Velostrada kruising HOV Binckhorstlaan
	4	Fietsmaatregel: Schenktunnel langzaam verkeersverbinding opwaarderen
	13	Verbinding Binckhorst – Voorburg (t.h.v. Melkwegstraat/Heeswijkstraat)
	14	Caballerobrug voor langzaam verkeer
SMART Mobility	5	Wijk hubs met verschillende vormen van deelvervoer
	6	Algehele bevordering deel- en MaaS-concepten
Stations, fietsparkeren	8	Uitbreiden bestaande fietsvoorziening westzijde Den Haag Centraal
	9	Uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg
Ruimtegebruik	12	Herinrichting en fietsroute Prinses Mariannelaan (west) en Binckhorstlaan-Voorburg
	15	Inrichting Lekstraat
	16	Herinrichting Prinses Mariannelaan
	17	Doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug
	18	Herinrichting Geestbrugweg

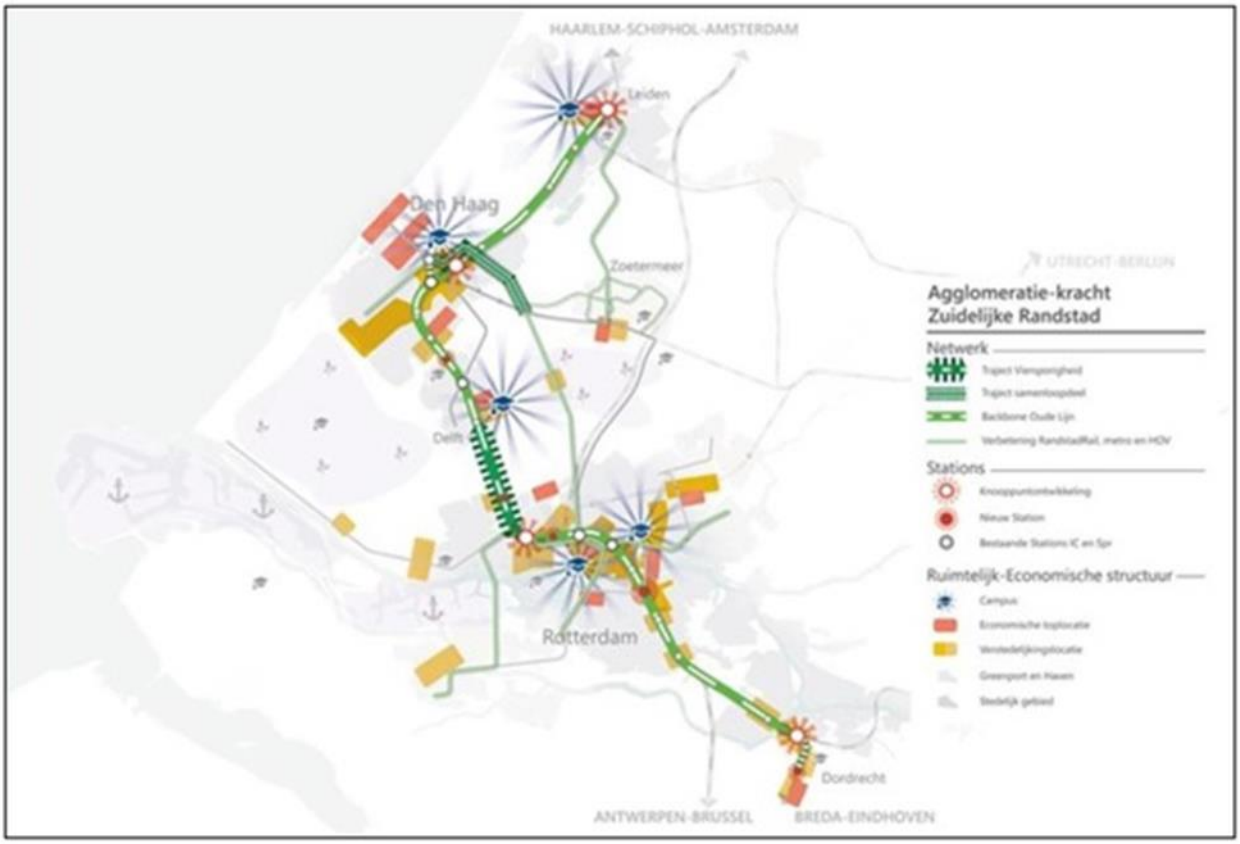
4.2 Onderzoeken, initiatieven en verkenningen Investeren in bereikbaarheid

MIRT-verkenning Oude Lijn en knooppunten

Fase	: Verkenning
Planning	: Afronding verkenning eind 2025
Investering	: € 2.145 miljoen inclusief 18,2% btw (inclusief Metronet en RR 3 en 4)
Subsidie MRDH	: € 275,4 miljoen inclusief 18,2% btw (waarvan € 20,7 miljoen voor station Laan van NOI en Schiedam
Rol MRDH	: Participant

Het Rijk en de regio zijn een MIRT-verkenning gestart voor de Oude Lijn. Daarin worden verschillende alternatieven voor een schaalsprong tussen Leiden en Dordrecht onderzocht:

- frequentie van minimaal acht 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: stationsgebouw, buitenruimte, last-mile, gerelateerde gebieds- en vastgoedontwikkeling. Deze bestuursovereenkomst wordt samen met het besluit over het Voorkeursalternatief vastgesteld.

Stadsbrug, HOV en station Stadionpark

Fase	: Verkenning
Planning	: 2024 – eind 2027 verkenning gereed
Investering	: € 1.288 miljoen inclusief btw (prijspeil 2022, plus € 197,4 miljoen voor station Stadionpark)
Subsidie MRDH	: € 198,3 miljoen exclusief btw, geen bijdrage voor station Stadionpark
Rol MRDH	: Subsidieverlener, mede opdrachtgever

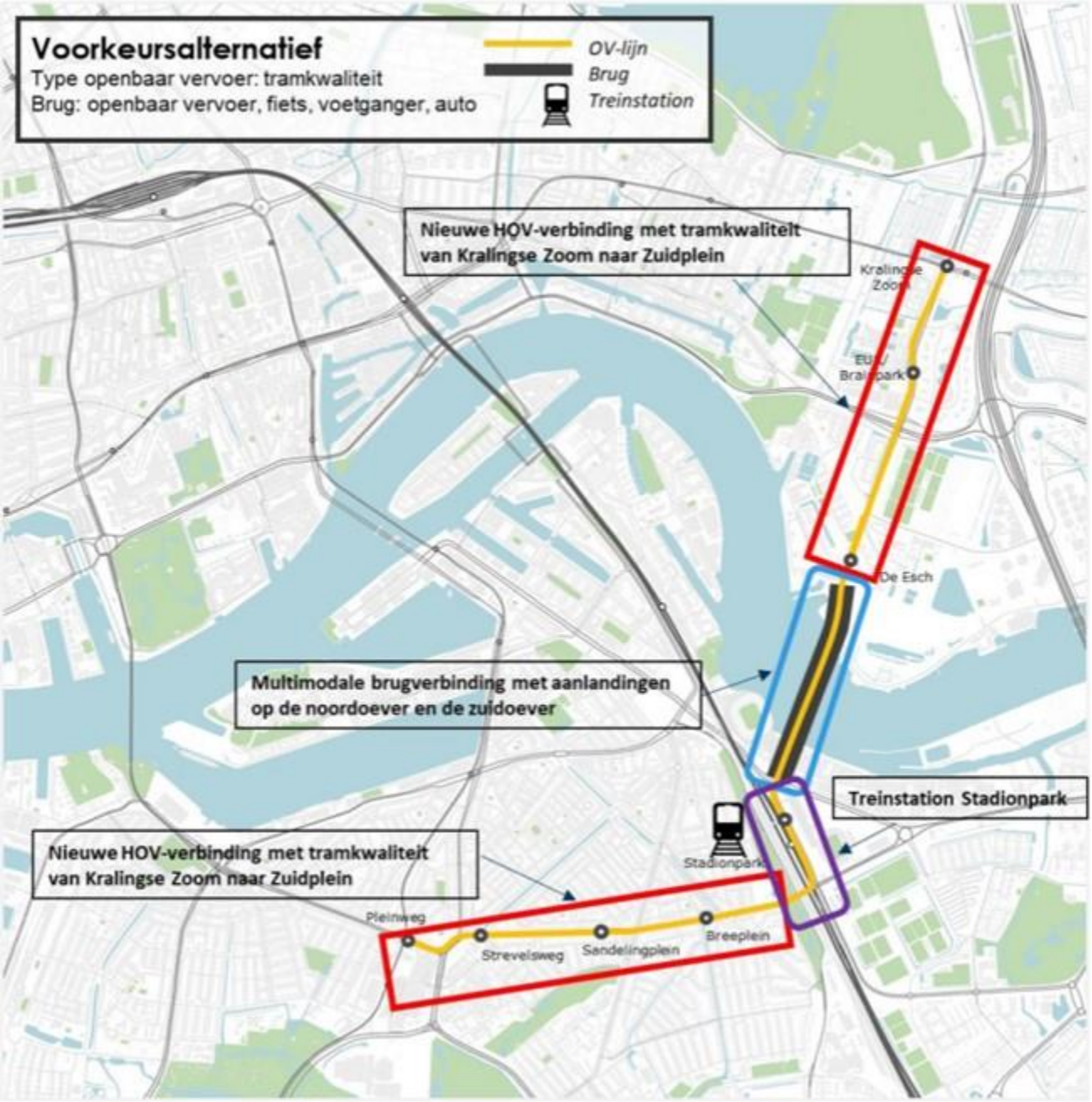
De Bestuursovereenkomst voor een nieuwe stadsbrug in Rotterdam heeft betrekking op het voorkeursalternatief Oeververbinding en OV. Daarin zijn concrete afspraken opgenomen over de verdere uitwerking en realisatie van de nieuwe multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Zuidplein naar Kralingse Zoom en station Stadionpark. Het onderdeel Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel voeren de gemeente Rotterdam en de MRDH verder uit in het regionale OV-programma regio Rotterdam en maakt geen onderdeel uit van deze bestuursovereenkomst.

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 brugvarianten 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, het Havenbedrijf Rotterdam 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 meer: de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor.

De gemeente Rotterdam en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor station Stadionpark. In de laatste afspraken is € 25 miljoen van mobiliteitspakketten overgeheveld naar dit project. Dat extra budget wordt aangewend voor de zogenaamde traverse.

Partijen streven er naar de planning en studiefase uiterlijk voor het BO-MIRT van najaar 2027 af te ronden met een Projectbeslissing inclusief een exploitatiebesluit voor het HOV. In de eerste fase van de planning en studiefase worden inhoudelijke onderzoeken uitgevoerd ten behoeve van een stabiele scope. Hiertoe streven opdrachtgevers zo snel mogelijk een besluit te nemen over:

- een systeem en techniekkeuze voor de HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein met tramkwaliteit;
- een vlotte en veilige brug inclusief de inzet van optimalisatiemogelijkheden (zoals oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) die kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug;
- invulling van de term ‘autoluwe wegverbinding’.


Voorkeursalternatief
Type openbaar vervoer: tramkwaliteit
Brug: openbaar vervoer, fiets, voetganger, auto
OV-lijn
Brug
Treinstation
Nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein
Kralingse Zoom
De Esch
Multimodale brugverbinding met aanlandingen op de noordoever en de zuidoever
Treinstation Stadionpark
Stadionpark
Nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein
Pleinweg
Strevelsweg
Sandelingplein
Breeplein

RandstadRail lijnen 3 en 4 gekoppeld rijden (valt binnen noordelijk en middendeel (voorheen Leyenburgcorridor) ZuidWestlandcorridor)

Fase	: Verkenning
Planning	: Uitvoering verkenning 2024-2025
Investering	: € 117,6 miljoen inclusief 18,2% btw prijspeil 2022 (MIRT 2023)
Subsidie MRDH	: € 49,7 miljoen exclusief btw prijspeil 2022
	: inclusief Rijk € 117,6 miljoen inclusief 18,2% btw prijspeil 2022
Rol MRDH	: Bevoegd gezag in het kader van de Wet Lokaal Spoor, subsidieverlener

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

- aanpassen sporen, wissel, beveiliging en seinen;
- vergroten tractie en stroomvoorziening;
- aanpassen haltes en tramwaarschuwingsinstallaties;
- ombouw van kruisingen;
- aanpassen voertuigen en nieuwe voertuigen.

Het bestuur van de gemeente Den Haag heeft een beslisdocument nodig om te bepalen op welke lijnen van RandstadRail verlenging van de perrons haalbaar en effectief is. Naast lijn 3 en 4 betrekt de gemeente ook lijn 2 in die verkenning.

Net als het project Beurs en het deelprogramma Metronet C en E, maakte Gekoppeld rijden RandstadRail deel uit van de propositie Nationaal Groeifonds, waarover in het BO MIRT 2023 een besluit is genomen. De MRDH had daartoe € 90 miljoen gereserveerd, inclusief spoorbeveiliging.

***Spoorbeveiliging Samenloopdeel* (valt binnen noordelijk deel ZuidWestlandcorridor)**

Fase	: Verkenning
Planning	: Start verkenning 2024, looptijd realisatie tot 2035
Investering	: € 124,3 miljoen inclusief 18,2% btw prijspeil 2022 (MIRT 2023)
Subsidie MRDH	: € 52,6 miljoen exclusief btw prijspeil 2022
Rol MRDH	: Opdrachtgever, subsidieverlener

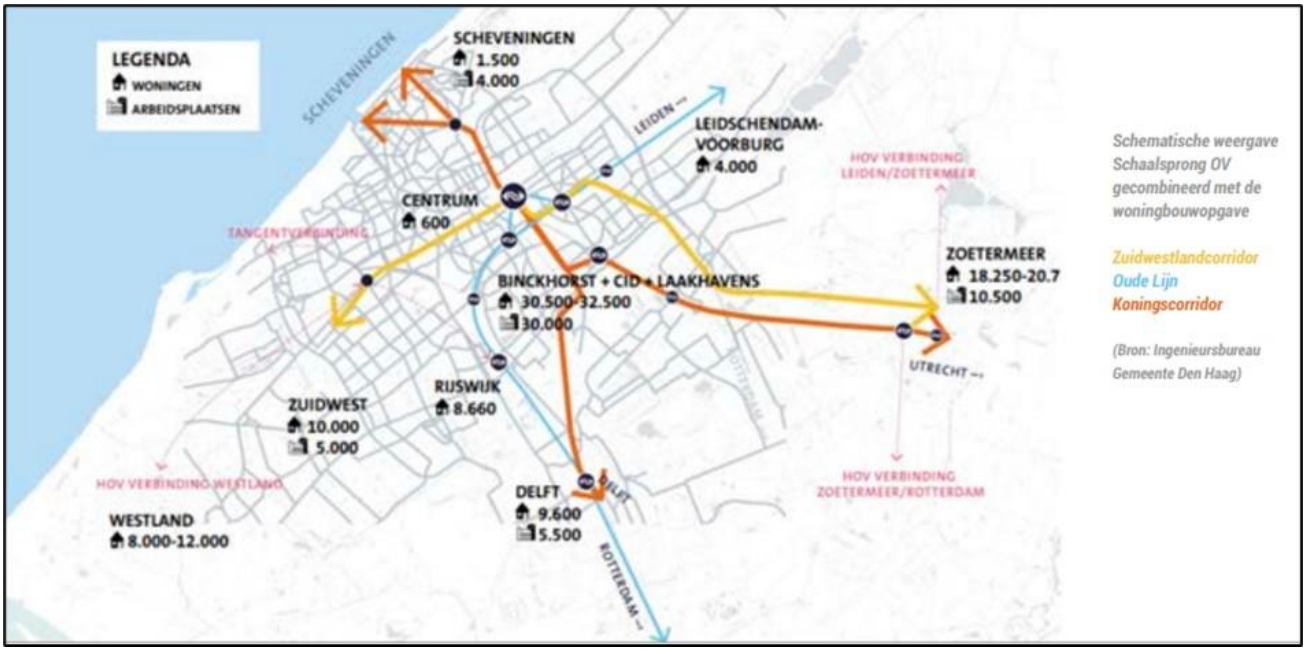
Het Samenloopdeel betreft het tracé waar zowel trams van RandstadRail lijnen 3 en 4 als de metro's van de E-lijn rijden. Het samenloopdeel ligt tussen de metro/tramstations Laan van NOI en Leidschenveen. Indien de vervoersvraag in de metro en de lightrail regio Haaglanden structureel met 3% per jaar groeit, 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 Haaglanden. Via het Nationaal Groeifonds zijn in het BO MIRT van 2023 middelen overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds en aan de MRDH toegekend om een innovatie aan de spoorbeveiliging door te voeren tussen 2030-2035.

Https://hovm.nl/wp-content/uploads/2021/05/T201605-0071.jpg

Net als het project Beurs en het deelprogramma Metronet C en E, maakte Spoorbeveiliging Samenloopdeel deel uit van de propositie Nationaal Groeifonds, waarover in het BO MIRT 2023 een besluit is genomen. De MRDH had daartoe € 90 miljoen gereserveerd, inclusief gekoppeld rijden.

Onderzoeken Middendeel ZuidWestlandcorridor

Fase : Onderzoek
Planning : Afronding onderzoek in 2024
Investering : Nader te bepalen
Subsidie MRDH : Nader te bepalen
Rol MRDH : Mede opdrachtgever



De gemeente Den Haag heeft samen met de HTM en MRDH opdracht gegeven voor een zestal min of meer afzonderlijk uit te voeren onderzoeken. Het gaat om:

1. Onderzoek naar de mogelijkheden voor pilot tariefmaatregelen OV voor de doelgroepen met een kleine portemonnee.
2. Participatietraject fietsstimulering; wat is de onderliggende oorzaak van het verminderde fietsgebruik in Zuidwest?
3. Integraal onderzoek naar de corridor Den Haag centrum – Leyenburg. Bekeken moet worden waarbij naast een andere inrichting ook ongelijkvloerse oplossingen zoals een onderdoorgang bij de Zevensprong en een korte of lange tramtunnel, onderzocht kunnen worden.
4. Integraal onderzoek naar OV-bereikbaarheid Bouwlust/Vrederust in relatie tot de verstedelijkingsopgave: locatiekeuze van de verstedelijkingsopgave en versnelling lijn 9.
5. Onderzoek naar stad-regio-overstap. De rol van station Moerwijk (Oude Lijn), de functie en omvang van eventuele hubs Uithof, Erasmusweg/De Dreef, eindpunt lijn 9, en Leyenburg.
6. Onderzoek naar een nieuwe tangentiële OV-corridor Kijkduin - Leyenburg - Moerwijk/HS - Rijswijk - Delft. Met nadrukkelijke aandacht voor aantakking op TU Delft en het strand van Kijkduin (en de relatie met lijnen 23 en 26).

Het resultaat en eindproduct van deze onderzoeken zullen bestaan uit een rapportage en alle documenten die nodig zijn om een startbeslissing voor een MIRT-verkenning te kunnen nemen.

HOV Westland (Zuidelijk deel van ZuidWestlandcorridor)

Fase	: Onderzoek/initiatief
Planning	: Afronding verkenning in 2024
Investering	: Nader te bepalen
Subsidie MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Mede opdrachtgever

De MRDH geeft samen met de mede-opdrachtgevers gemeenten Westland, Den Haag en Maassluis een vervolg aan het, in 2021 afgeronde, onderzoek HOV Den Haag – Naaldwijk - Maassluis – Delft - Rotterdam. Onder leiding van de gemeente Westland is een verkenning gestart die onder meer inzicht moet geven in een mogelijk tracé en de kosten van het beoogde BRT systeem (Bus Rapid Transit, [een hoogwaardig bussysteem]).

Verkenning Koningscorridor

Fase	: Onderzoek/Initiatief, verkenning
Planning	:
Investering	: Nader te bepalen
Subsidie MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Mede opdrachtgever

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

De onderzoeken zijn eind 2022 afgerond, maar de resultaten zijn nog niet behandeld in de BcVa. Vooruitlopend kan worden gesteld dat de corridor Zoetermeer-Binckhorst buiten de tijdshorizon van 2040 ligt.
De keuze om lijn 1 of lijn 19 in Delft door te zetten tot in de TU-wijk of Tanthof, is een keuze zonder infrastructurele gevolgen.
Het gedeelte Binckhorst tot en met Den Haag Centraal Station is nu onderdeel van het programma Bereikbaarheid CID Binckhorst.
Een eventuele eerste verhoging van de vervoerscapaciteit tussen Den Haag Centraal Station en Scheveningen kan desgewenst op korte termijn binnen het programma “Slim en Schoon naar Stad en Strand” worden gerealiseerd. Met een zogenaamde tailtrack naast Centraal Station kan de tram snel keren, zodat de vervoerscapaciteit wordt verhoogd.

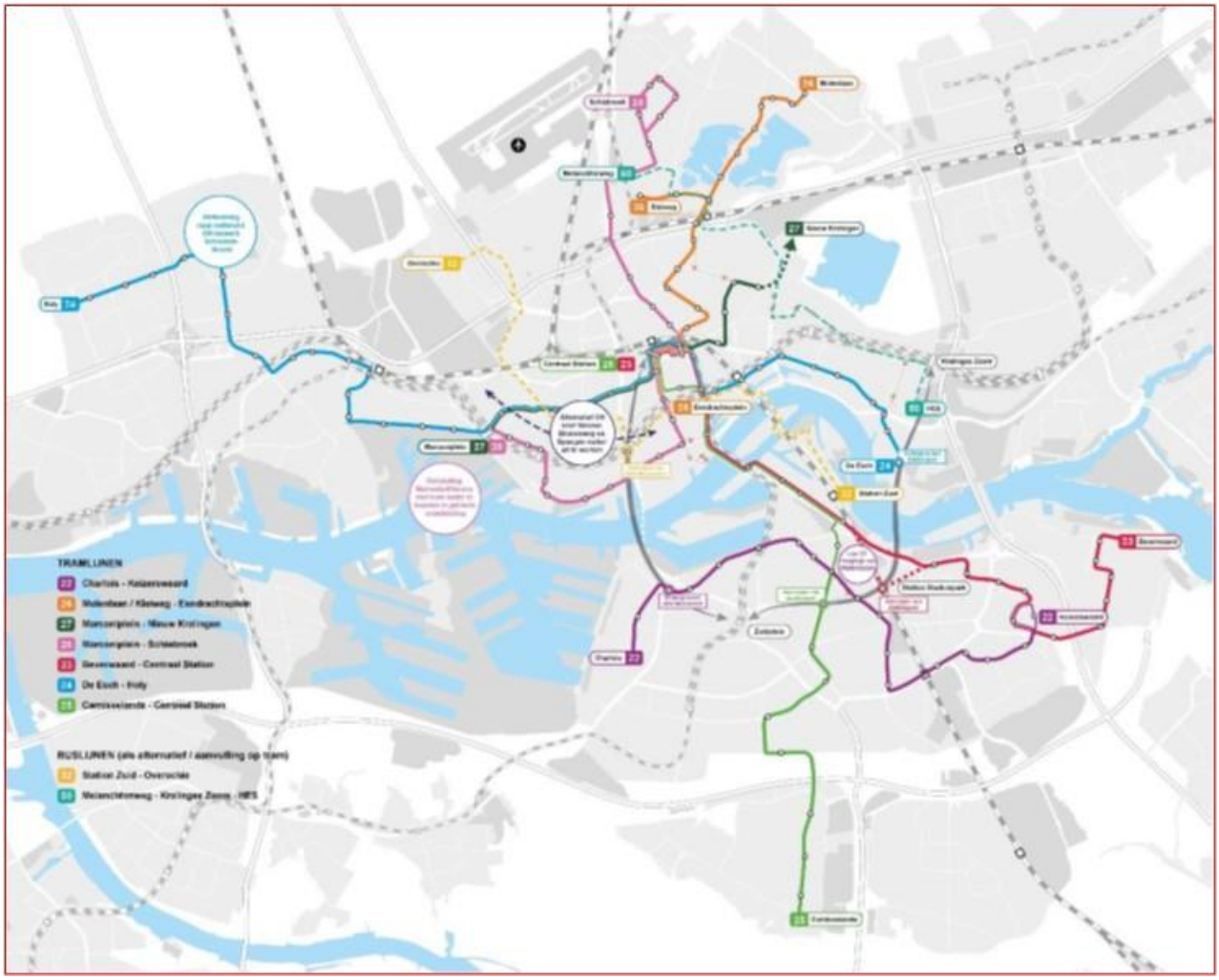
De onderdelen Telderstracé en Den Haag CS- Madurodam worden verder verkend wanneer daar bestuurlijk opdracht voor wordt gegeven.

4.3 Planstudies Investeren in bereikbaarheid

Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam

Fase	: Planstudie
Planning	: Planstudie in 2024, looptijd realisatie tot 2030
Investering	: Schatting € 50 miljoen
Subsidie MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Subsidieverlener/opdrachtgever

Het Plan Toekomstvast Tramnet is een verkenning voor de middellange termijn en geeft het eindbeeld op lijnniveau weer voor het toekomstige tramnetwerk voor 2030 inclusief nieuwe alternatieven voor busroutes. Het plan vormt het kader voor tramgemeenten, RET en MRDH voor beslissingen in de toekomst voor vervoerplannen van de RET, over de (vervangings)-investeringen in sporen, voertuigen én voor herinrichting van straten waar de tram rijdt.
Het doel 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 juli 2023 is het plan vastgesteld waarna in 2024 nadere uitwerking plaatsvindt, inclusief de financiële aspecten die worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst in 2024. De eerste veranderingen aan het tramnet worden doorgevoerd per 2025.



Verhoging capaciteit metronet Rotterdam (metronet C en E)

Fase	: Planstudie en planuitwerking
Planning	: planstudie t/m realisatie maatregelen t/m 2030
Investering	: globaal € 211,6 miljoen inclusief 18,2% btw, prijspeil 2022
Bijdrage MRDH	: globaal € 100 miljoen (50% exclusief btw), Rijk idem inclusief btw. Bedragen inclusief Beurs
Rol MRDH	: Trekker in samenwerking met de RET en Rotterdam

In de OV-visie Rotterdam 2040 en de adaptieve ontwikkelstrategie Mobiliteit en Verstedelijking is geconstateerd dat een uitbreiding van de metrofrequentie op de E-lijn en C-Lijn van het Metronet tussen 2025 en 2030 een hoge maatschappelijke impact heeft op de reizigers en de verstedelijkingsplannen. De in 2021 afgeronde planstudie laat zien dat het aantal reizigers op het hele metronet jaarlijks met 3% groeit en er binnen enkele jaren op meerdere plekken in het metronet capaciteitsknelpunten ontstaan.

De planstudie richt zich op frequentieverhoging in de spits van de huidige 18 naar maximaal 24 diensten per uur, met daarnaast onderzoek naar:

- Onderhoudsvoorzieningen/werkplaats
- Uitbreiding opstellocaties
- Energievoorziening
- Spoorbeveiliging
- Geluidsmaatregelen
- Veiligheidsmaatregelen

Eind 2024 wordt de uitwerking afgerond en het realisatiebesluit door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit genomen, waarna in 2025 de realisatiefase zal starten. Dit behelst het aantal nieuwe voertuigen, en de aanvullend benodigde infrastructuur, zoals een stalling, extra stroomvoorziening, de mogelijke sanering van een overweg en geluidswerende voorzieningen.

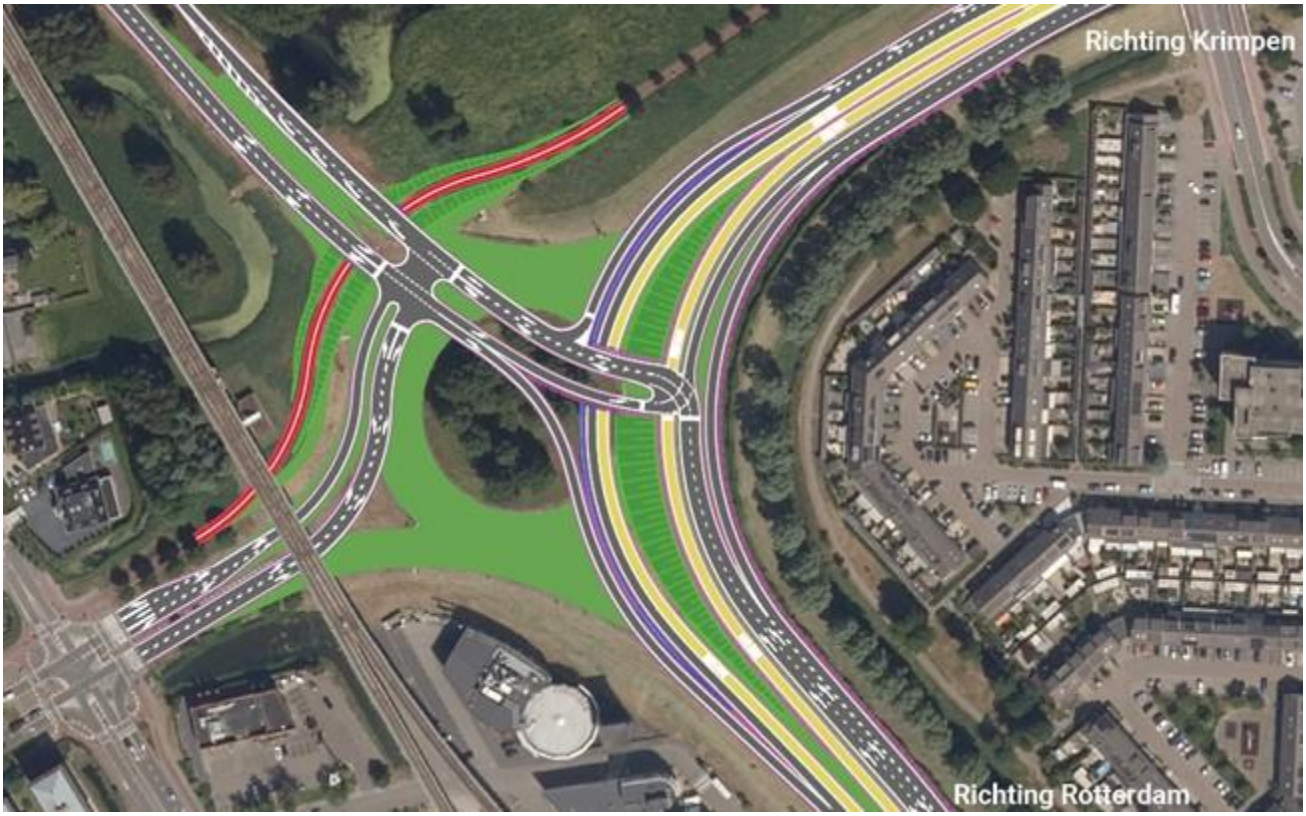
Net als Gekoppeld rijden RandstadRail, maakte dit programma deel uit van de propositie Nationaal Groeifonds, waarover in het BO MIRT 2023 een besluit is genomen.

4.4 Planuitwerkingen Investeren in bereikbaarheid

Algeracorridor

Fase	: Planuitwerking
Planning	: Planuitwerking in 2025 gereed
Investering	: € 68 miljoen exclusief btw
Subsidie MRDH	: € 13 miljoen
Rol MRDH	: Mede-opdrachtgever, bij realisatie subsidieverlener

De MRDH, provincie Zuid-Holland en de gemeenten Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Rotterdam hebben na het BO MIRT van 2022 een bestuursovereenkomst getekend. De inhoud betreft de verdere uitwerking van een voorkeursvariant om het verkeer op de Algeracorridor beter door te laten stromen, bestaande uit een maximale benutting van de bestaande wegcapaciteit van de Algerabrug met een extra autorijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting en een ongelijkvloerse oplossing bij Capelseplein. Partijen maken nadere bekostigingsafspraken voor de aanpassingen op de Algeracorridor voor € 31 miljoen exclusief btw, prijspeil 2022 (Voorkeursalternatief exclusief verbinding voor langzaam verkeer). Hierbij worden de kosten naar rato verdeeld op basis van de reserveringen die zijn gedaan. Het 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. In de planuitwerking wordt onderzocht op welke wijze de aanbesteding kan worden georganiseerd en welke uitvoeringstermijn en fasering mogelijk is.
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 provincie en MRDH zijn gezamenlijk opdrachtgever voor deze verkenning.



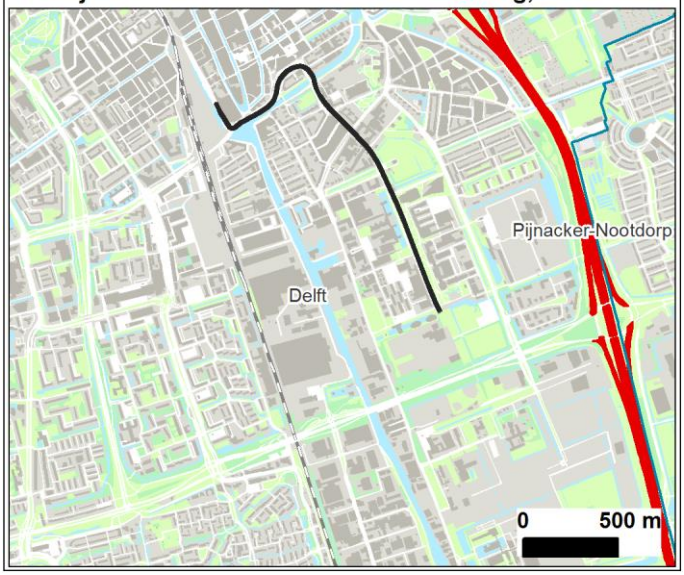
4.5 Realisatie Investeren in bereikbaarheid

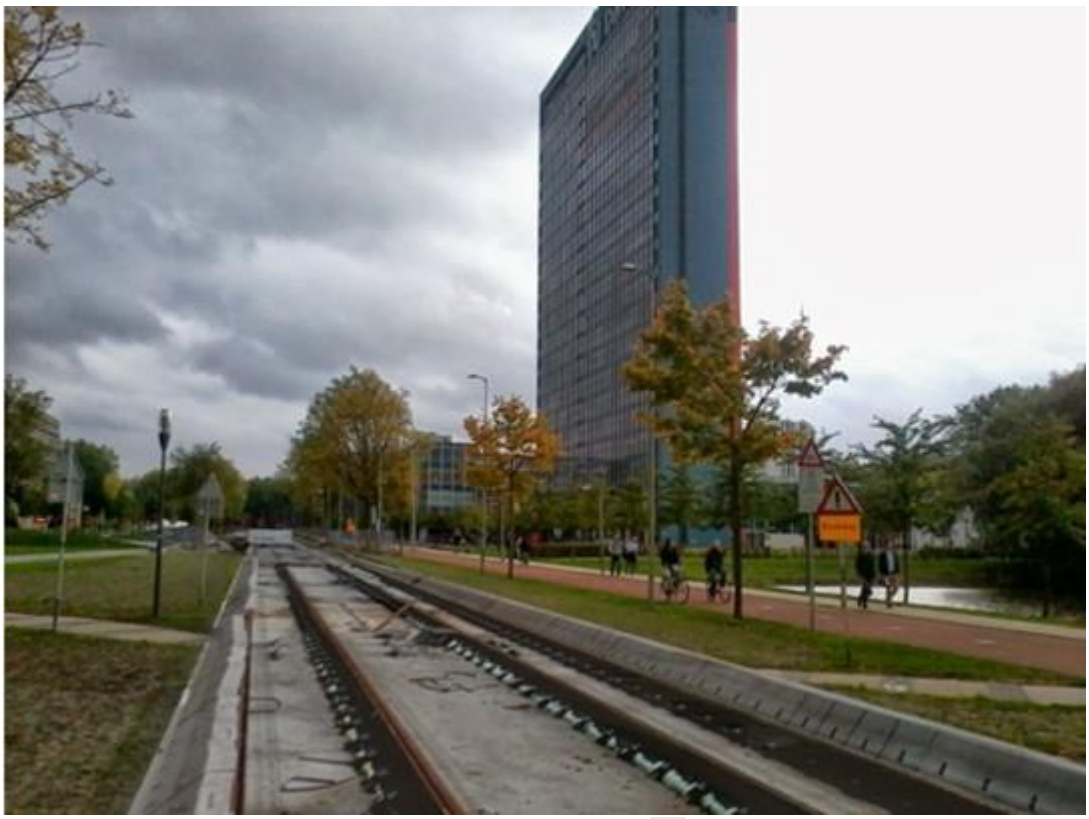
Tramlijn 19b Delft

Opdracht SA : Investeren in bereikbaarheid om de studentengroei te faciliteren
Fase : Realisatie
Planning : 2024 realisatie in TU-wijk gereed, exploitatie vanaf medio 2025
Investering : € 68,45 miljoen
Subsidie MRDH : € 68,45 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 tot en met de Sebastiaansbrug is het tramspoor op een definitieve locatie gelegd. Het laatste gedeelte betreft vervanging van het tracé vanwege het risico op trillingen en zwerfstromen op het al aangelegde tramspoor in de TU-campus in Delft.

Tramlijn 19 inclusief nieuwe Sebastiaansbrug, Delft

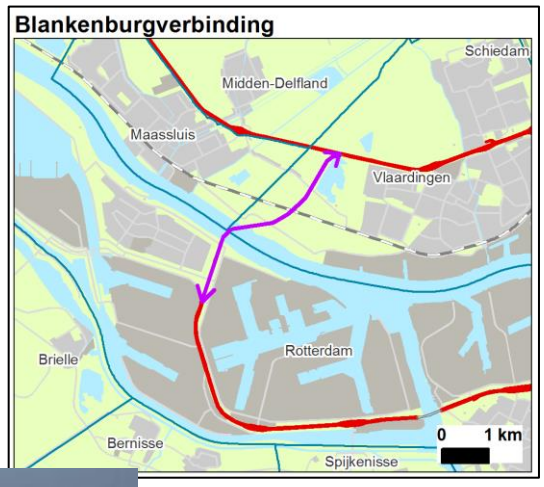




Blankenburgverbinding (Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland)

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 een subsidie in 2024 voor een fietspad bij het Volksbos in Vlaardingen.



A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

Fase	: Realisatie
Planning	: Gereed in 2025
Investering	: € 1,7 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 halfverdiepte 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.

5. Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Duurzame Mobiliteit
Met het vaststellen van de Strategische Agenda (SA) in 2023 is de ambitie en rol van de MRDH en gemeenten ten aanzien van het programma Duurzame Mobiliteit opnieuw gedefinieerd. Duurzame mobiliteit is geen apart programma maar een bouwsteen of uitgangspunt in het verder brengen van de aanpakken die in de SA staan beschreven om daarmee tot een duurzaam mobiliteitssysteem te komen.

De MRDH helpt vanuit de rol als kennismakelaar de gemeenten om zelf actief aan de uitwerking van mobiliteitsmaatregelen in het Klimaatakkoord te werken. De MRDH ontwikkelt de nodige kennis, biedt advies aan individuele gemeenten en monitort de effecten van maatregelen op CO_2-reductie.

Smart Mobility
De 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 verder zullen worden opgepakt vanuit het programma Duurzame Mobiliteit 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 € 200.000 per jaar voor de jaren 2023 tot en met 2025.

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 is 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. Vanaf 2024 maken Rijk en regio jaarlijks afspraken over een meerjarig adaptief uitvoeringsprogramma fiets. De aard en omvang daarvan zijn nog niet duidelijk. De financiële aspecten zullen mogelijk doorwerken in dit investeringsprogramma.

5.1 Programma's Actieve en collectieve vormen van mobiliteit

Programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

Fase	: Planuitwerking tot en met realisatie
Planning	: Planstudies en realisatie tot en met 2026
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, subsidieverlener/financier

Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio bestaat uit het vervangen van de oude GTL-trams door 56 nieuwe trams, gecombineerd met het moderniseren van de traminfrastructuur op de lijnen 1, 6, 12 en 16 naar toegankelijkheid en het bredere 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 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 2025-2026.

Programma InnOVatieroute

Fase	: Verkenningen t/m realisatie
Planning	: Afronding in 2024
Investering	: € 1,4 miljoen
Subsidie MRDH	: € 0,7 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 InnOVatieroute 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 verwachte reizigersgroei in de toekomst mogelijk te maken. De initiatieven zijn te zien op de website Innovatieroute.nl. Een van de projecten van de InnOVatieroute is de mobiele bushalte Mabri, die voor tijdelijke situaties kan worden geplaatst.

In bijlage G zijn de beschikbaar gestelde budgetten en de uitgaven weergegeven.

Slim en Schoon naar Stad en Strand

Fase	: Onderzoek/verkenning
Planning	: Realisatie tot 2027
Investering	: € 30 miljoen, waarvan NS € 15 miljoen en Den Haag € 10 miljoen
Subsidie MRDH	: € 5 miljoen via aanmeldingen in programma Kleine projecten
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, danwel 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.

Metropolitane fietsroutes

Fase	: verkenning tot en met realisatie
Planning	: Gefaseerde realisatie van routes tot maart 2028
Investering	: € 200 miljoen 2020-2030
Subsidie MRDH	: € 147 miljoen
Rol MRDH	: Gedeeld projecteigenaar in verkenningsfase, subsidieverlener in planuitwerking, monitorende rol als kwaliteitsborger

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 Metropolitane fietsroutes.
De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft de Uitvoeringsregeling aangepast en het subsidiepercentage voor prioritaire Metropolitane fietsroutes tijdelijk verhoogd naar 70% tot 1 januari 2025 voor routes waarbij voor 1 juni 2023 een samenwerkingsovereenkomst is ondertekend. Voor routes waar nu nog geen SOK voor is, wordt het subsidiepercentage van 70% met twee jaar verlengd. 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 tracédelen verder uit en gaan over tot realisatie.

Voor drie routes uit de 1e tranche, vastgesteld in 2018 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.
Voor de laatste geprioriteerde route is de verkenning afgerond en wordt mogelijk op 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 wordt gestudeerd op mogelijke oplossingen Een paar delen van de route zijn opgenomen in het programma No Regret CID-Binckhorst.

Op 5 juli 2023 heeft de BcVa besloten tot realisatie van de MFR Ridderkerk- Rotterdam en is de samenwerkingsovereenkomst getekend. Dit is de eerste van in totaal vier routes van de 2^{e} tranche waar in 2020 in de BcVa over is besloten deze te gaan verkennen.

De volgende geprioriteerde routes bevinden zich (sinds 2020) in de verkenningsfase:
1. Den Haag CS – Honselersdijk – Naaldwijk (Westland). Een deel van de route loopt via de N464 langs de fruitmuur, waar provincie Zuid-Holland wegbeheerder is;
2. Den Haag centrum – Monster – Naaldwijk (Westland), on hold;
3. Delft – Midden-Delfland – Naaldwijk (Westland). Een deel van de route loopt langs de N223 waar provincie Zuid-Holland wegbeheerder is.

6. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

6.1 Programma's versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten

Fase	: Verkenning t/m realisatie
Planning	: 3 à 4 knooppunten per jaar
Investering	: per project te bepalen
Subsidie MRDH	: 50% (indicatie)
Rol MRDH	: Mede initiatiefnemer startnotities, subsidieverlener

Uit onderzoeken van onder meer 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. 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 stationsbeheerders (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 startdocument als onderdeel van het startbesluit met overeenstemming over de doelstelling en inzicht in indicatieve kosten en benodigde projectorganisatie.
Planuitwerking: de gemeente en/of stationsbeheerder 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.

Momenteel wordt gewerkt aan onder andere Albrandswaard Rhoon, Albrandswaard Poortugaal, Capelle aan den IJssel De Terp, Den Haag Ypenburg, de knopen Leidschendam-Voorburg en 't Loo in Leidschendam-Voorburg West, Rotterdam Rijnhaven, Nootdorp en Pijnacker Zuid.
De projecten worden ondergebracht in het programma Kleine Projecten, of volgen de procedure voor grote projecten.

Verkeersveiligheid

Fase	: Planstudies tot en met realisatie
Planning	: Realisatie vanaf 2021
Investering	: € 19,3 miljoen 2021-2027
Subsidie MRDH	: € 8,1 miljoen + Rijk € 9,3 miljoen voor investeringsimpuls verkeersveiligheid, bovenop Kleine projecten
Rol MRDH	: Ondersteuner gemeenten, programmamanagement en subsidieverlener

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. Hierbij wordt steeds vaker gekozen voor een risico-gestuurde aanpak, waarbij preventief maatregelen worden genomen om de risico's van de infrastructuur weg te nemen, danwel met campagnes en voorlichting in te spelen op het voorkomen van risico-gedrag in het verkeer.

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.

In juli 2020 is de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 (RUAvv) vastgesteld. Hierin staan de punten waar de gemeenten aan de slag gaan met verkeersveiligheidsverbeteringen. De ambitie vanuit het Rijk is nul verkeersslachtoffers in 2050 (Strategisch VerkeersveiligheidsPlan), wat we in de regionale aanpak “Maak een punt van nul” ook voorstaan. Het Rijk stelt voor het bereiken van de ambitie extra financiële middelen, via de Rijks investeringsimpuls tot en met 2030, beschikbaar. 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. 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 RUAvv 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 meer verkeerseducatie voor basis- en voortgezet onderwijs, jongeren, senioren en inzet op campagnes organiseren. De projectleider gedrag die door de MRDH is ingehuurd ondersteunt, samen met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV-ZH), de gemeenten hierbij. De MRDH financiert de inzet voor de programma's SCHOOL op SEEF voor het basisonderwijs en TotallyTraffic voor het voortgezet onderwijs en de inhuur om de deelname bij de scholen te vergroten.

R-Net

Fase	: Realisatie
Planning	: Realisatie 2019-2025
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 met € 5,8 miljoen MRDH subsidie is er dus nog circa € 8,9 miljoen ter dekking van andere R-Net-lijnen.

Doorstroommaatregelen tram/bus Rotterdam en Den Haag

Fase	: Verkenning t/m realisatie
Planning	: Uitwerking en realisatie maatregelen t/m 2025
Investering	: € 9 à € 13 miljoen
Subsidie MRDH	: € 11 miljoen infrastructuur, 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. 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 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (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 Verkeersregelinstallaties (iVRI'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. Andere voorbeelden zijn 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. Voor exploitatie was € 9 miljoen geraamd.

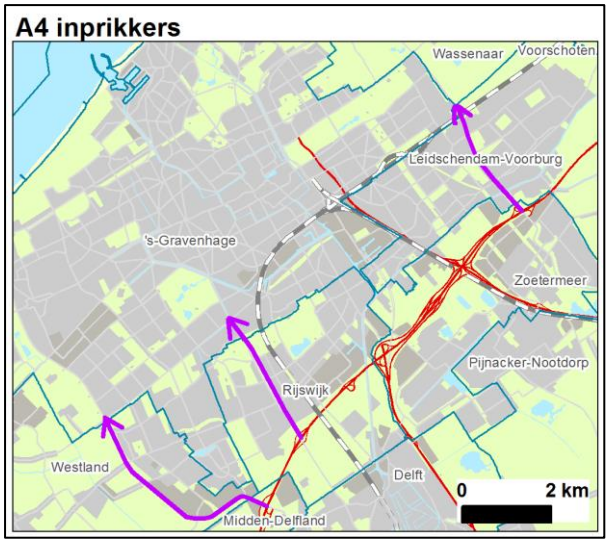
De investeringen in de maatregelen zijn op termijn terug te verdienen, mits zij samen genoeg reistijdwinst realiseren, zodat er minder trams in de dienstregeling ingezet hoeven te worden en/of de snelheidswinst leidt tot meer reizigers.

A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen

Fase	: Planstudie
Planning	: Planuitwerking gereed in 2024, realisatie delen in 2025 - 2030
Investering	: € 248 miljoen Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012)
Subsidie MRDH	: € 22 miljoen inclusief btw prijspeil 2011 + € 7,1 miljoen exclusief btw prijspeil 2018 (op basis van bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan resp. bestuursovereenkomst 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. Een deel van de maatregelen die RWS zou uitvoeren zijn gepauzeerd vanwege capaciteitstekort, stikstof en verschuiving van financiën naar onderhoudsprojecten. De deelprojecten zijn:

- A4 Passage (RWS, gepauzeerd);
- N14 (RWS, gepauzeerd);
- N211 Wippolderlaan (provincie Zuid-Holland, in uitvoering);
- Kruising Erasmusweg/Lozerlaan (Den Haag);
- Prinses Beatrixlaan (Rijswijk).



Door het pauzeren van de deelprojecten A4 en N14 is niet duidelijk of meekoppelkansen voor fietsroutes doorgang kunnen vinden. Dit zijn fietsovergangen/routes in Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. De regiopartijen (Provincie, MRDH en gemeenten) werken samen aan een mitigerend pakket aan maatregelen die in het BO-MIRT 2024 moet worden vastgesteld. De provincie Zuid-Holland heeft al enige maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute genomen en is gestart met de werkzaamheden aan de ongelijkvloerse kruising Wateringseveld – N211.
De MRDH, gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg.
Voor de Prinses Beatrixlaan fase 1 is een Bovengronds Verstedelijkingsontwerp uitgewerkt waarover de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit heeft genomen. In deze bestuursovereenkomst was rekening gehouden met een Rijksbijdrage van € 4,5 miljoen. Het Rijk heeft echter aangegeven niet te willen meebetalen aan deze variant vanwege de focus op de invulling van de ruimtelijke opgaven en de kwaliteit van de leefomgeving. De MRDH heeft daarom in afstemming met de gemeente Rijswijk een extra reservering gemaakt van 50% van deze Rijksbijdrage.

6.2 Onderzoeken en verkenningen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel

Fase : Onderzoek
Planning : n.t.b.
Investering : n.t.b.
Subsidie MRDH : n.t.b.
Rol MRDH : Subsidieverlener, mede opdrachtgever

Er komt een onderzoek naar een HOV-busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel met een frequentieverhoging van 8 naar 12x per richting per uur. Onderdelen daarvan zijn een nieuwe halte bij de ’s-Gravendijkwal en een voetgangerstunnel naar het Erasmus Medisch Centrum/metrostation Dijkzigt, plus veiligheidsborging in de tunnel. De kosten zijn in de verkenning Oeververbindingen in 2022 geschat op € 30 a € 40 miljoen die regionale overheden voor hun rekening nemen. De MRDH heeft € 8 miljoen gereserveerd.
De gemeente en de MRDH zullen, in nauwe samenwerking met de RET, tijdens de verkenning 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 verkenning nemen partijen een besluit over de te nemen maatregelen aanvullend op het pakket zoals hierboven beschreven.

A44 / N44 Wassenaar

Fase	: Onderzoek
Planning	: niet bekend
Investering	: niet bekend
Subsidie MRDH	: Bijdrage in onderzoek
Rol MRDH	: Samen met Wassenaar en Den Haag opdrachtgever onderzoek

De MRDH en de gemeenten Wassenaar, Den Haag en Leidschendam-Voorburg hebben samen met de provincie Zuid-Holland (PZH) en Rijkswaterstaat (RWS) een studie gedaan naar de toekomst van de N44 in het regionale netwerk. Het doel van de 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 normen die de Metropoolregio stelt 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.

Beurs (afsplitsing van programma Metronet C en E)

Fase	: Verkenning
Planning	: 2024 – begin 2026 verkenning gereed
Investering	: n.t.b.
Subsidie MRDH	: Globaal € 25 miljoen plus Rijk € 25 miljoen inclusief btw
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. De MRDH, 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 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.

Optoppen garage P+R Kralingse Zoom

Fase	: Onderzoek/initiatief
Planning	: resultaat verkenning 2024
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 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.

Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Meijersplein

Fase	: Onderzoek/initiatief
Planning	: Verkenning 2024
Investering	: Nader te bepalen
Subsidie MRDH	: Nader te bepalen
Rol MRDH	: Subsidieverlener

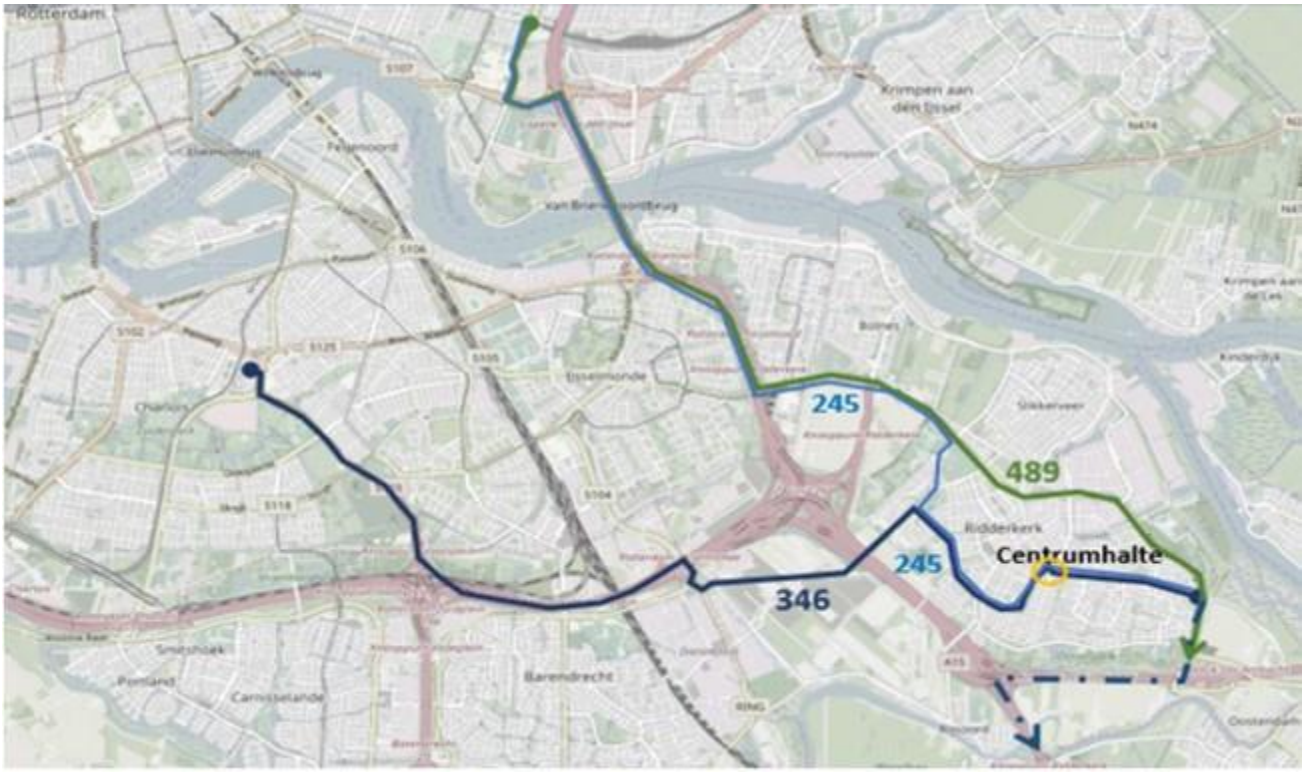
In 2010 is met metrostation Meijersplein ook de locatie P+R Meijersplein met circa 500 plaatsen in gebruik genomen. Sinds juni 2020 is op deze P+R-locatie een doelgroepensysteem van kracht. Met de aanwezigheid van een doelgroepensysteem op deze P+R kan uitsluitend de parkeerder die daadwerkelijk aanvullend 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.

6.3 Planuitwerkingen versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

HOV Ridderkerk

Fase	: Planuitwerking
Planning	: Uitwerking 2022-2024, realisatie in periode 2024-2026
Investering	: € 9,5 miljoen
Subsidie MRDH	: € 7,4 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener

Met het vaststellen van de bestuursovereenkomst R-net Rotterdam-Ridderkerk uit 2021, gaan de RET, de gemeente Ridderkerk en de MRDH de realisatiefase in voor de infrastructurele maatregelen en bus-voorzieningen op het grondgebied van Ridderkerk. Deze maatregelen 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 de 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.



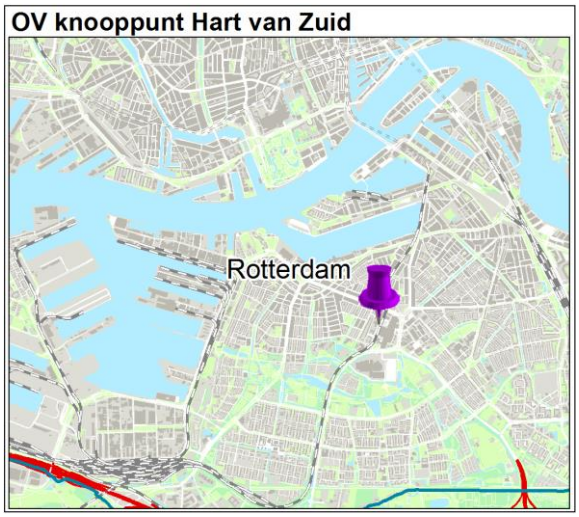
De gemeente Ridderkerk zal de subsidie waarschijnlijk in twee tranches aanvragen in 2024 en in 2025, waarbij elke tranche een logische bundeling van haltevoorzieningen en aanpassingen infrastructuur bevat.

6.4 Realisatie versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Busstation Hart van Zuid (Rotterdam)

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.



Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse centrum

Opdracht SA : Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase : Realisatie, oplevering busstation 4e kwartaal 2024
Investering : circa € 20 miljoen
Subsidie MRDH : € 10 miljoen voor het busstation
€ 7,3 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. 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.

Viersporigheid Schiedam

Fase	: Realisatie
Planning	: Realisatie t/m december 2024
Investering	: Maximaal € 25.487.500 exclusief btw
Bijdrage MRDH	: € 7.708.307,- exclusief btw (inclusief indexering tot en met 2023)
Rol MRDH	: Subsidieverlener aan ProRail

Dit project betreft de modificatie van vrijvallende treinsporen door de ombouw Hoekse Lijn. Het project is onderdeel geworden van het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (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 december 2024;
- 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%. De aanneemsom voor het MRDH-deel van het project bedroeg omgerekend € 6.491.888. Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en provincie Zuid-Holland (PZH) is afgestemd dat het verschil met het voor dit project begrote bedrag beschikbaar blijft om eventuele kostenoverschrijdingen tijdens de uitvoering op te vangen.

HOV Maastunnel-Zuidplein

Fase	: Realisatie
Planning	: wordt in gebruik genomen op 8 april 2024
Investering	: € 5.114.000,-
Subsidie MRDH	: € 4.492.000,- inclusief bijdrage IenW van € 0,7 miljoen
Rol MRDH	: Subsidieverlener

Deze nieuwe buslijn verbindt Rotterdam Centraal Station met Zuidplein via ziekenhuis Erasmus MC. De buslijn krijgt over lange lengtes een vrije baan, waardoor reizen per bus sneller is dan de auto. Verder zorgt deze nieuwe OV-verbinding voor een goede ontsluiting voor de bewoners van de nieuwbouw op Rotterdam-Zuid.
In de komende jaren worden de voorbereidingen getroffen voor het verbeteren van de loop-verbinding tussen de bushalte aan de ’s-Gravendijkwal en het Erasmus MC.

Samenloopdeel RandstadRail: Capaciteit en robuustheid

Fase	: Realisatie
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 de realisatie van een extra sein en operationele maatregelen bij de vervoerders en de beheerder. Daarnaast is voor deze locatie extra tractie (stroomvoorziening) aangelegd.

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.

7. Vanaf medio 2023 in gebruik genomen projecten

In 2023 en begin 2024 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 zijn ook diverse verbeteringen aangebracht voor de fietsers.
De totale subsidie aan het project is € 14,45 miljoen, waarvan de MRDH, het Rijk en de provincie elk ongeveer een derde voor hun rekening hebben genomen.

Nieuw Reijerwaard, IJsselmondse Knoop
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, moest het kruispunt IJsselmondse Knoop bij de zuidelijke op- en afrit van de A15 ter plaatse worden aangepast. Op 1 juli 2023 heeft de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard het nieuwe kruispunt feestelijk geopend.

Met de aanleg van fietstunnels is zowel de doorstroming van verkeer als de verkeersveiligheid verbeterd. Door de aanleg van intelligente verkeersregelinstallaties kan er slim worden ingespeeld op drukke situaties en doorstroming van openbaar vervoer.

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 (nog) buiten beschouwing 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 2024. 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 2023	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-w ijk (exclusief Sebastiaansbrug)	MRDH	OV	68.450.000	59.950.000	7.500.000	1.000.000			
16OZO0027	Vervoersknooppunt Bleizo	Zoetermeer	OV	56.980.000	56.980.000	0				
18ORE0357	Frequentieverhoging E-lijn	RET	OV	7.450.000	6.923.203	526.797				
	Hoekse Lijn	Rotterdam	OV	409.584.200	407.296.325	2.287.875				
SRREO03053	Systeemsprong sneltram	RET	OV	16.461.255	13.811.793	2.649.462				
21ORO0811	Hart van Zuid	Rotterdam	OV	12.000.000	11.000.000	1.000.000				
21OPR0888	Viersporigheid Schiedam	ProRail	OV	7.329.615	5.586.300		1.743.315			
22ORE0932	Renovatie metrostation Spijkenisse Centrum	RET	OV	8.250.000	3.250.000	3.000.000	2.000.000			
22ONI0911	Reconstructie busstation Spijkenisse Centrum	Nissew aard	OV	10.005.500	3.712.365		4.700.000	1.593.135		
18WNR0438	Reconstructie IJsselmondse knoop	GR Nieuw Reijerw aard	VMWS	5.250.000		5.250.000				
18WRO0418	H6-w eg	Rotterdam	VMWS	8.600.000	4.341.261	4.258.739				
23DZO1138	Aansluiting Entreegebied op station Zoetermeer KTA E03	Zoetermeer	FKM	5.305.500		2.652.750			2.652.750	
	A4-passage Poorten en Inprikkers (incl indexering tm 2024, excl btw)	Den Haag	VMWS	23.892.201					6.000.000	17.892.201
	A4-passage Poorten en Inprikkers (aanstaande fase Beatrixlaan, inc indexering tm 2024)	Rijsw ijk	VMWS	8.699.985				1.000.000	4.000.000	3.699.985
	Regionale fietsroute N14 Sijtw ende (A4 Haaglanden-N14), incl btw	Leidschendam-Voorburg	FKM	7.100.000						7.100.000
				655.358.256	**572.851.247**	**29.125.623**	**9.443.315**	**2.593.135**	**12.652.750**	**28.692.186**

Bijlage B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten, per 26 februari 2024. De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de metropoolregiogemeenten, 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	19PAL0606	P+R Verwijzing Albrandswaard	VMWS	58.500	27-2-2020
Albrandswaard	20VAL0726	Schoolzone Sportlaan Rhoon	VV	74.500	28-1-2021
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
Albrandswaard	23FAL1124	Fietsstraat Tijsjesdijk	FKM	254.500	17-11-2023
Albrandswaard	23VAL1125	Herinrichting F. van der Poest Clementlaan	VV	31.000	28-2-2024
Totaal Albrandswaard				**685.000**	
Barendrecht	21FBA0881	Fietspad Binnenlandse Baan	FKM	321.500	22-4-2022
Barendrecht	22VBA0983	30 km/h-zone Riedermorgen	VV	160.500	2-11-2022
Barendrecht	22BVA0984	Oversteek 3e Barendrechtseweg – Kilpad	FKM	54.000	vastgesteld
Barendrecht	22VBA0986	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Barendrecht	VV	279.500	10-2-2023
Barendrecht	23VBA1123	Herinrichting Dudokdreef	VV	177.500	17-11-2023
Barendrecht	*23VBA1126*	*VV maatregelen rotonde 2e Barendrechtseweg-Buitenlandsebaan*	*VV*	*40.000*	*in behandeling*
Barendrecht	23EBA1127	Verkeerseducatie Barendrecht 2023	VV	10.000	30-11-2023
Totaal Barendrecht				**1.043.000**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Capelle aan den IJssel	20VCA0681	Schoolzones Capelle aan den IJssel 2020-2022	VV	165.500	19-11-2020
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	716.500	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	15-3-2023
Capelle aan den IJssel	23VCA1052	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Capelle aan den IJssel	VV	288.000	13-2-2023
Capelle aan den IJssel	23FCA1078	Snelfietsroute Algerabrug - Capelsebrug KTA B03	FKM	971.500	7-6-2023
Capelle aan den IJssel	23DCA1100	9 iVRI's Hoofdweg Capelle aan den IJssel 2023	VMWS	72.000	19-1-2024
Capelle aan den IJssel	23FCA1143	Snelfietsroute Algerabrug (KTA B13)	FKM	1.159.500	in behandeling
Totaal Capelle aan den IJssel				**5.571.000**	
Delft	22DDE0910	12 iVRI's Delft	VMWS	150.000	18-1-2022
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	167.750	*8-12-2023*
Delft	23VDE1053	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Delft	VV	397.000	30-1-2023
Delft	23VDE1073	Tweemolentjeskade	VV	14.500	20-3-2023
Totaal Delft				**1.121.750**	
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	1.168.067	vaststelling
Den Haag	18FDH0488	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	825.000	vaststelling
Den Haag	19DDH0588	68 IVRI's Den Haag (KTA2019)	VV	476.000	18-11-2019
Den Haag	19VDH0599	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk	FKM	675.000	2-4-2020
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	21FDH0887	Capaciteit en doorstroming fietsverkeer	FKM	75.000	vastgesteld
Den Haag	22VDH0998	Kruispunt Meppelweg - Bouwlustlaan te Den Haag	FKM	28.000	19-6-2023
Den Haag	22VDH1034	60 slimme snelheidsdisplays	VV	116.000	22-2-2023
Den Haag	22VDH1037	Schoolomgeving Den Haag (deel 11)	VV	25.500	20-12-2022
Den Haag	23VDH1054	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Den Haag	VV	1.571.000	1-2-2023
Den Haag	23EDH1096	Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie Den Haag 2023	VV	341.000	23-11-2023
Den Haag	23KDH1104	Fietsvoorzieningen Kruispunt Hildo Kroplaan - Houtwijklaan	FKM	70.000	30-10-2023
Den Haag	23VDH1131	Schoolomgeving Den Haag (deel 12)	VV	75.500	8-11-2023
Totaal Den Haag				**7.095.067**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Krimpen aan den IJssel	22VKR1011	Verkeersveiligheidsmaatregelen wijk Langeland	VV	27.000	16-12-2022
Krimpen aan den IJssel	23VKR1056	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Krimpen aan den IJssel	VV	113.500	6-2-2023
Krimpen aan den IJssel	23FKR1079	Fietsstraat Lekdijk	FKM	453.500	vastgesteld
Krimpen aan den IJssel	23FKR1083	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 2 - fietspad naar Ouverturelaan	FKM	294.500	vastgesteld
Krimpen aan den IJssel	23VKR1108	Populierenlaan en Els 30 km/h zone (Langeland fase 5)	VV	190.000	*in behandeling*
Krimpen aan den IJssel	*23FKR1137*	*Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 3 - centrumplan*	*FKM*	*218.500*	*in behandeling*
Totaal Krimpen a/d IJssel				**1.297.000**	
Lansingerland	21VLA0774	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Lansingerland	VV	224.500	17-3-2021
Lansingerland	23VLA1057	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Lansingerland	VV	470.000	13-2-2023
Lansingerland	23KLA1118	Fietspad Gerberasingel	FKM	189.000	12-12-2023
Totaal Lansingerland				**883.500**	
Leidschendam-Voorburg	19DLV0556	5 iVRI'S Leidschendam- Voorburg (KTA 2019) 2020	VMWS	35.000	23-9-2019
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				**567.500**	
Maassluis	23VMA1059	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Maassluis	VV	139.000	10-2-2023
Totaal Maassluis				**139.000**	
Midden-Delfland	21VMD0824	herinrichting kruising Harnaschdreef	VV	71.000	vaststelling
Midden-Delfland	23VMD1060	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Midden-Delfland	VV	98.800	15-2-2023
Totaal Midden-Delfland				**169.800**	
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	vaststelling
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	14.500	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
Nissewaard	23VNI1114	Reconstructie Hekelingseweg	VV	78.500	15-12-2023
Nissewaard	23VNI1115	Reconstructie Stationsweg Zuidland	VV	157.500	in behandeling
Nissewaard	23DNI1116	1 iVRI Nissewaard 2023	VMWS	14.500	22-11-2023
Nissewaard	23VNI1117	Gedragscampagne 2024 Nissewaard	VV	7.000	1-12-2023
Nissewaard	23VNI1119	Verkeersveilige schoolomgevingen Nissewaard 2023	VV	35.000	in behandeling
Nissewaard	23ONI1122	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2023	OV	60.000	in behandeling
Totaal Nissewaard				**1.425.500**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
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	23VPN1062	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Pijnacker-Nootdorp	VV	290.000	6-2-2023
Pijnacker-Nootdorp	23VPN1092	Verkeerseducatie Pijnacker-Nootdorp 2023-2024	VV	7.000	1-10-2023
Totaal Pijnacker-Nootdorp				**571.500**	
Ridderkerk	20ORI0716	Haltetoegankelijkheid HOV Ridderkerk 2020	OV	138.000	21-5-2021
Ridderkerk	21VRI0772	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Ridderkerk	VV	917.000	17-3-2021
Ridderkerk	23VRI1063	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Ridderkerk	VV	205.000	10-2-2023
Ridderkerk	23KRI1128	Tweerichtingen fietspad Donkerslootweg en voetpaden langs Donkerslootweg en Von	FKM	450.000	in behandeling
Ridderkerk	23VRI1129	Verkeersveilige schoolomgevingen Ridderkerk 2023	VV	99.000	in behandeling
Ridderkerk	23VRI1130	Tweerichting fietspad Populierenlaan	FKM	227.500	15-12-2023
Totaal Ridderkerk				**1.809.000**	
Rijswijk	17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2	FKM	445.500	1-2-2018
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	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	22VRK0999	Verkeersveiligheidsmaatregelen Schaapweg	VV	115.500	31-8-2022
Rijswijk	22VRK1023	Veilige Schoolomgeving Rijswijk 2022	VV	35.500	18-11-2022
Rijswijk	22DRK1038	3 VRI's ombouw naar iVRI Burgemeester Elsenlaan Rijswijk 2023	VMWS	43.500	6-2-2023
Rijswijk	23VRK1064	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rijswijk	VV	192.000	6-2-2023
Rijswijk	23FRK1086	Aanleg fietsstraat Rembrandtkade (tussen Lindelaan en Winston Churchilllaan)	FKM	214.500	5-10-2023
Totaal Rijswijk				**2.789.750**	
Rotterdam	17VRO0311	Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht	VV	281.000	5-10-2018
Rotterdam	19KRO0600	Fietsparkeren Rotterdam CS	FKM	227.750	10-12-2019
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	20FRO677	Fietsstraat Poelenburg	FKM	15.500	vaststelling
Rotterdam	20VRO0712	Blackspot Prins Alexanderlaan - Koperstraat	VV	16.500	29-1-2021
Rotterdam	20VRO0713	Blackspot Bergweg - Schiekade	VV	37.250	vastgesteld
Rotterdam	20FRO0741	Fietsmaatregelen Eendrachtsplein - Westersingel - Westblaak	FKM	35.750	6-4-2021
Rotterdam	20PRO0743	P+R Noorderhelling	FKM	786.000	9-6-2021
Rotterdam	21VRO0777	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Rotterdam	VV	554.500	17-3-2021
Rotterdam	21VRO0813	Black spot Bergambachtstraat - Stolwijkstraat	VV	63.000	12-7-2021

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rotterdam	21FRO0866	Fietssuggestiestroken Kromme Zandweg	FKM	80.500	vastgesteld
Rotterdam	21VRO0869	Black spot Keersopstraat - Matlingeweg	VV	318.500	vaststelling
Rotterdam	21FRO0872	Fietsoversteek 's Gravenweg - metro Kralingsezoom	FKM	24.000	20-1-2022
Rotterdam	21VRO0873	Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan	VV	372.500	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	22FRO0981	Herinrichting Walenburgerweg	FKM	182.750	vaststelling
Rotterdam	22FRO0987	Kruispunt Scheepstimmerlaan - Vasteland	FKM	51.000	2-11-2022
Rotterdam	22FRO0988	Fietsstraat Molenvliet secundair	FKM	74.250	28-11-2022
Rotterdam	22KRO0990	Fietsenstalling Kralingse Zoom	FKM	216.250	vaststelling
Rotterdam	22VRO1018	Blackspot Schiedamseweg-Spanjaardstraat	VV	27.250	9-12-2022
Rotterdam	22VRO1019	Blackspot Bergweg-Insulindestraat en fietsvoorzieningen Bergweg	*VV*	82.750	15-3-2023
Rotterdam	22VRO1020	Blackspot Oudedijk-Rozenburglaan	VV	19.500	9-9-2022
Rotterdam	22VRO1021	Blackspot Olympiaweg-Klein Nieuwland	*VV*	97.250	20-1-2023
Rotterdam	22VRO1025	Herinrichting Adm. de Ruyterweg-Jonker Fransstraat	VV	178.500	9-12-2022
Rotterdam	22VRO1026	Herinrichting 1e Middellandstraat-Henegouwerlaan	*VV*	207.250	15-3-2023
Rotterdam	22FRO1027	Herinrichting Statenpad fietsstraat	*FKM*	193.000	16-12-2022
Rotterdam	23VRO1065	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rotterdam	VV	1.217.500	1-2-2023
Rotterdam	23VRO1072	Verleggen Colosseumweg	VV	253.000	10-5-2023
Rotterdam	23FRO1082	Fietsvoorzieningen Jonker Fransstraat	FKM	59.500	27-10-2023
Rotterdam	23ORO1084	HOV Maastunnel (KTA B11)	OV	2.246.000	11-10-2023
Rotterdam	23ORO1085	Lijn 71/72 - 3 nieuwe haltes Pleinweg/Doklaan te Rotterdam	OV	238.250	18-1-2024
Rotterdam	23ERO1087	Verkeerseducatie Rotterdam 2023	VV	114.500	12-10-2023
Rotterdam	23ORO1089	Verplaatsing tramhaltes Laan op Zuid	OV	738.500	15-12-2023
Rotterdam	23FRO1098	Fietspad Zuidzone Schieveen te Rotterdam	FKM	215.500	19-12-2023
Rotterdam	23VRO1101	Blackspot Rotonde Aveling-Lengweg-Overwolde	VV	250.000	in behandeling
Rotterdam	23VRO1102	Blackspot 2e Middellandstraat - Burgemeester Meineslaan - Heemraadssingel	VV	137.250	11-12-2023
Rotterdam	23VRO1103	Ongevallenlocatie Aveling – Baarsweg (Hoogvliet)	VV	478.500	22-11-2023
Rotterdam	23VRO1105	Blackspots Goudsesingel (Jonker Fransstraat en Mariniersweg)	VV	477.250	13-12-2023
Rotterdam	23FRO1110	Fietsstraat Reijsendaal	FKM	234.000	in behandeling
Rotterdam	23VRO1113	Blackspot Oldegaarde - Langenhorst	VV	146.750	22-11-2023
Rotterdam	23KRO1120	Fietspad Terbregseweg (bij Irenebrug)	FKM	17.750	15-12-2023
Rotterdam	23FRO1121	Verbreden fietspad Vasteland zz (en aanpassingen kruispunt Erasmusbrug)	FKM	439.250	15-12-2023
Rotterdam	23KRO1136	Verbreden Burgemeester Roosbrug (Noordsingel)	FKM	61.000	30-11-2023
Totaal Rotterdam				**12.065.250**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Schiedam	19KSC0534	Fietsparkeren bij metro Troelastralaan en Parkweg 68 fpp (KTA 2019)	FKM	18.000	8-7-2019
Schiedam	20VSC0756	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Schiedam	VV	80.000	vastgesteld
Schiedam	23VSC1066	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Schiedam	VV	208.000	13-2-2023
Totaal Schiedam				**306.000**	
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	285.000	vastgesteld
Vlaardingen	21FVL0849	Fietspad Maassluissedijk Vlaardingen (MFR)	FKM	105.500	1-10-2021
Vlaardingen	22VVL1035	Marathonweg (Nieuw Waterland)	VMWS	1.898.000	22-2-2023
Vlaardingen	22FVL1036	Verbreden fietspad Trekkade	FKM	104.000	9-12-2022
Vlaardingen	23VVL1067	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Vlaardingen	VV	290.000	6-10-2023
Totaal Vlaardingen				**3.197.500**	
Brielle	21VBR0796	Verkeersmaatregelen binnenstad Brielle	VV	181.000	vaststelling
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	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	23OVZ1132	Toegankelijkheid 11 bushaltes Hellevoetsluis 2023	OV	26.000	in behandeling
Voorne aan Zee	23VVZ1134	Gedragscampagne 2024 Voorne aan Zee	VV	5.500	1-12-2023
Totaal Voorne aan Zee				**1.552.355**	
Wassenaar	16VWA0064	Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	337.500	22-11-2016
Wassenaar	18VWA0445	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar	VMWS	25.500	10-12-2018
Wassenaar	21VWA0773	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Wassenaar	VV	214.500	17-3-2021
Wassenaar	22VWA1033	Oversteek Wassenaarseslag	VV	49.250	12-12-2022
Wassenaar	22VWA1039	Oversteek Deijlerweg – Ammonslaantje	VV	18.500	vastgesteld
Wassenaar	22VWA1040	Oversteek Jagerslaan – Groot Haesebroekseweg	VV	24.000	vastgesteld
Wassenaar	22VWA1041	Oversteek Papegaaienlaan – Backkershagenlaan	VV	33.000	20-1-2023
Wassenaar	23VWA1068	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Wassenaar	VV	187.000	3-2-2023
Totaal Wassenaar				**889.250**	
Westland	22VWE1029	Reconstructie kruispunt Burgerdijkseweg - Hoogweg	VV	134.500	12-12-2022
Westland	23VWE1069	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Westland	VV	163.500	10-2-2023
Westland	23EWE1071	Gedragsbeinvloedingsprojecten 2023 Westland	VV	20.000	vaststelling
Westland	23MWE1080	KTA C04/C08 - Werkgeversaanpak Royal Flora Holland,Honderdland en ABC Westlan	VMWS	199.500	21-6-2023
Westland	23VWE1095	Fietspadpaaltjes Westland	VV	45.500	29-11-2023
Westland	23VWE1109	Uitritconstructie Kwaklaan/Noordweg	VV	22.500	17-11-2023
Westland	23VWE1111	Kruising Pijnacker Hordijklaan/Molenlaan	VV	14.500	13-12-2023
Westland	23VWE1112	Snelheidsremmende maatregelen Westland	VV	44.500	9-2-2024
Westland	23WWE1135	Doorstromingsmaatregelen A20 afrit 6 KTA C07	VMWS	669.500	in behandeling
Totaal Westland				**1.314.000**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Zoetermeer	19DZO0574	5 iVRI's Zoetermeer (KTA 2019)	OV	35.000	23-9-2019
Zoetermeer	21DZO0859	2 iVRI's Afrikaweg Zoetermeer	VMWS	25.000	29-10-2021
Zoetermeer	21VZO0860	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	VV	93.000	vaststelling
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	24.000	vaststelling
Zoetermeer	22EZO0936	Extra activiteiten ihkv School op Seef 2022	VV	11.500	vaststelling
Zoetermeer	23EZO1048	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2023)	VV	25.500	9-3-2023
Zoetermeer	23EZO1049	Extra activiteiten ihkv School op Seef 2023	VV	11.500	1-2-2023
Zoetermeer	23DZO1099	3 iVRI's Zoetermeer	VV	43.500	25-10-2023
Totaal Zoetermeer				**306.500**	
Openstaande verplichtingen kleine projecten gemeenten				**44.799.222**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Zuid-Holland Bereikbaar	18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	VMWS	421.250	2-4-2018
Zuid-Holland Bereikbaar	22MDN0971	KTA Moving Traffic	VMWS	270.747	5-9-2022
Totaal Zuid-Holland Bereikbaar				**691.997**	
Waterschap Hollandse Delta	23VHD1133	Gedragscampagne 2024 Waterschap Hollandse Delta	VV	4.500	1-12-2023
Totaal RET NV				**4.500**	
RET NV	21ORE0832	Verlenging kapconstructie metrostation Rodenrijs	OV	436.966	10-11-2021
RET NV	23ORE1139	Energiebank	OV	750.000	13-12-2023
Totaal Waterschap Hollandse Delta				**1.186.966**	
HTM Personenvervoer N.V	19OHT0575	Prins Willemstraat rotonde Duinstraat	OV	336.438	27-9-2019
HTM Personenvervoer N.V	21OHT0806	KTA lightrail kwaliteit lijn 3 en 4	OV	250.000	28-5-2021
HTM Personenvervoer N.V	22OHT0920	Optimaliseren Samenloopdeel RandstadRail - deelproject sein Forepark	OV	1.265.250	6-4-2022
HTM Personenvervoer N.V	22OHT0970	Optimaliseren samenloopdeel RandstadRail - deelproject tractie	OV	2.660.250	6-7-2022
HTM Personenvervoer N.V	23OHT1077	Aanpassen aanduiding HSW wissels Haags Railnetwerk	OV	136.500	11-4-2023
HTM Personenvervoer N.V	23OHT1090	Extra abri's op haltes HTM	OV	321.750	6-10-2023
Totaal HTM Personenvervoer NV				**4.970.188**	
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	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	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				**3.951.500**	

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
DTV Consultants	22EDN0922	TotallyTraffic	VV	72.000	22-11-2022
1801 jeugd & onderwijsadvies (Onderwi	23EDN1043	Totally Traffic	VV	1.457	1-1-2023
1801 jeugd & onderwijsadvies (Onderwi	24EDN1145	Totally Traffic 2024	VV	25.000	3-1-2024
ADVOSS Verkeersveiligheid	23EDN1043	projectleider ondersteuning programma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid	VV	89.059	1-1-2023
Halo Jobbing	23EDN1043	Coördinatie en inzet verkeersleerkrachten School op Seef	VV	114.369	1-1-2023
R. Wittenberg (Verkeerseducatie)	23EDN1043	Inzet verkeersleerkracht 2023-2024	VV	25.278	1-1-2023
R. Wittenberg (Verkeerseducatie)	24EDN1145	Totally Traffic 2024	VV	32.990	10-1-2024
Stichting Responsible Young Drivers	24EDN1145	Totally Traffic 2024	VV	36.000	15-1-2024
Stichting Team Alert	24EDN1145	Totally Traffic 2024	VV	90.000	3-1-2024
Theater MENS	24EDN1145	Totally Traffic 2024	VV	75.290	19-1-2024
Theatergroep heer Otto	24EDN1145	Totally Traffic 2024	VV	27.800	19-1-2024
ZAT projectenbureau	24EDN1146	Totally Traffic 2024	VV	50.000	10-1-2024
Stichting Chris en Voorkom!	23EDN1043	Totally Traffic 2023	VV	1.087	1-1-2023
Veiligheid NL	23EDN1043	Totally Traffic - Stand up for your ride	VV	2.525	1-1-2023
Vriese Educatief Maatwerk (VEM)	23EDN1043	Inzet verkeersleerkracht 2022-2024	VV	37.246	1-1-2023
Stichting Rotterdam Topsport	24EDN1150	Rotterdam Cycling on Tour	VV	100.000	29-2-2024
VVN District Zuid-Holland (Veilig Verkeer	23EDN1043	Dode Hoek - Lessen, Veilig onderweg, verkeersprojecten	VV	269.063	1-1-2023
ML Opledingen	23EDN1043	Dode Hoek - Lessen	VV	175.595	1-8-2023
Wortelboer Rij-opleidingen	23EDN1043	Dode Hoek - Lessen	VV	173.206	1-1-2023
Totaal verkeerseducatie				**1.397.965**	
Rotterdam Airport Vastgoed	18FDN0490	Terletpad Airport RTH	FKM	190.500	4-12-2018
Gemeente Leiden	18OLD0374	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (Leiden, BBV)	OV	242.371	18-6-2018
GR Nieuw Reijerwaard	23MDN1097	Reeferhub	VMWS	309.500	6-10-2023
ProRail	17FPR0283	Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander	FKM	52.500	vaststelling
TU Delft	18FDN0476	Fietsinfrastructuur B. van der Pollweg	FKM	578.500	12-4-2019
TU Delft	20VDE0742	Herinrichting kruising Schoemakerstraat - Huismansingel/Molengraafsingel	VV	730.500	5-3-2021
Wijmobiel		OV probeerpassen en saldi	VMWS	99.350	10-10-2021
Robottuner	21IDN0900	Realisatie AVLM CAVIDOR	VMWS	131.300	16-2-2022
Robottuner	22IDN1045	Realisatie AVLM CAVIDOR fase 2 & 3	VMWS	750.000	9-3-2023
Haagsche Shuttle BV	22IDN1044	AVLM project MARTHA te Rotterdam	VMWS	150.000	28-2-2024
Totaal Diversen				**3.234.521**	
Openstaande verplichtingen kleine projecten overige subsidieontvangers				**19.951.408**	

Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2024

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft in de vergadering van december 2023 onderstaande lijst met aanmeldingen goedgekeurd. De lijst is de stand van de aanmeldingen per 1 januari 2024. De indieners kunnen tot en met 31 oktober 2024 een subsidie aanvragen.

Subsidie-ontvanger	Aanmelding	Projectnaam IPVa 2024	Subsidie categorie	Investerings bedrag	Reservering 2024	Reservering 2025 en verder
Albrandswaard	jul-23	Fietsstraat Hoogvlietsekerkweg	FKM	€ 200.000	€ 100.000	
Albrandswaard				**€ 200.000**	**€ 100.000**	**€ -**
Barendrecht	jul-22	Jaagpad 30 km/h zone	VV	€ 400.000	€ 100.000	
Barendrecht	jul-23	iVRI's Barendrecht 2024	VMWS	€ 111.360	€ 96.000	
Barendrecht				**€ 511.360**	**€ 196.000**	**€ -**
Capelle aan den IJssel	jul-22	Herinrichting aansluiting Poolvosweg - IJsseldijk	VV	€ 95.000	€ 47.500	
Capelle aan den IJssel	jul-22	Aanpassingen baan Parkshuttle 2023	OV	€ 700.000	€ 350.000	
Capelle aan den IJssel	jul-23	Verkeerseducatie Capelle aan den IJssel 2024	VV	€ 92.000	€ 40.000	
Capelle aan den IJssel	jul-23	Toegankelijke bushaltes Capelle aan den IJssel 2024	OV	€ 280.000	€ 140.000	
Capelle aan den IJssel				**€ 1.167.000**	**€ 577.500**	**€ -**
Delft	jul-22	Verbreding fietspad Michiel de Ruyterweg en Mijnbouwpad fase 1	FKM	€ 418.924	€ 209.500	
Delft	jul-23	Fietspad Vulcanusweg - Röntgenweg	FKM	€ 83.891	€ 42.000	
Delft	jul-23	Schoemakerstraat	VV	€ 712.072	€ 356.500	
Delft	jul-23	Afwaarderen Wateringsevest	VV	€ 2.736.000	€ 1.368.000	
Delft				**€ 3.950.887**	**€ 1.976.000**	**€ -**
Den Haag	jul-22	Herinrichting Hoefkade	VV	€ 6.822.000	€ 280.000	
Den Haag	jul-23	Blackspotaanpak Den Haag 2024	VV	€ 500.000	€ 250.000	
Den Haag	jul-23	Aanpak veilige schoolomgeving 2024	VV	€ 1.300.000	€ 650.000	
Den Haag	jul-23	Herinrichting straten (aanpassing snelheid van 50 naar 30 km/u)	VV	€ 1.500.000	€ 750.000	
Den Haag	jul-23	Gedragsaanpak verkeersveiligheid Den Haag 2024	VV	€ 1.100.000	€ 500.000	
Den Haag	jul-22	Fietsvoorzieningen Westvlietweg – Park Nabij	FKM	€ 400.000	€ 200.000	
Den Haag	jul-22	Fietsvoorziening Leidsestraatweg (Benoordenhoutseweg/Haagse Bos) incluief btw	FKM	€ 815.000	€ 408.000	
Den Haag	jul-22	Fietsvoorzieningen Kruispunt Lekstraat - Weteringkade	FKM	€ 500.000	€ 250.000	

Subsidie-ontvanger	Aanmelding	Projectnaam IPVa 2024	Subsidie categorie	Investerings bedrag	Reservering 2024	Reservering 2025 en verder
Den Haag	jul-22	Fietsvoorzieningen Kruispunt Mient - Kamperfoeliestraat	FKM	€ 310.000	€ 155.000	
Den Haag	jul-21	Fietsvoorzieningen Scheveningseweg bij Carnegieplein (lijn 1)	FKM	€ 900.000	€ 250.000	
Den Haag	jul-21	Fietsvoorzieningen Javastraat - Zeestraat - Scheveningseweg (lijn 1)	FKM	€ 444.308	€ 222.500	
Den Haag	jul-21	Kruispunt Van Alkemadelaan - Pompstationsweg	FKM	€ 199.000	€ 99.500	
Den Haag	jul-23	Fietsvriendelijke kruispunten Den Haag 2024	FKM	€ 452.324	€ 226.500	
Den Haag	jul-23	Aanpassing bushaltes lijnen 23-24-25-26 tbv ZE-bussen	OV	€ 2.552.000	€ 2.552.000	
Den Haag				**€ 17.794.632**	**€ 6.793.500**	**€ -**
Krimpen aan den IJssel	jul-22	Noorderstraat 30 km/h zone (Oud Krimpen deelgebied 3)	VV	€ 4.385.300	€ 151.000	
Krimpen aan den IJssel				**€ 4.385.300**	**€ 151.000**	**€ -**
Lansingerland	jul-23	Verkeersveilige schoolomgevingen Lansingerland 2024	VV	€ 60.000	€ 30.000	
Lansingerland	jul-23	R-net halte Laan van Mathenesse t.h.v. Violierenweg	OV	€ 200.000	€ 200.000	
Lansingerland				**€ 260.000**	**€ 230.000**	**€ -**
Leidschendam-Voorburg	jul-23	Asfalteren fietspad Veursestraatweg	FKM	€ 250.000	€ 125.000	
Leidschendam-Voorburg	jul-23	Asfalteren fietspaden Mgr. van Steelaan deel 1	FKM	€ 300.000	€ 150.000	
Leidschendam-Voorburg	jul-23	Asfalteren fietspaden Hofzichtlaan en Laan van Nieuw Oosteinde	FKM	€ 300.000	€ 150.000	
Leidschendam-Voorburg	jul-23	Fietsstraat Parnashofweg	FKM	€ 882.000	€ 441.000	
Leidschendam-Voorburg	jul-23	Fietsstraat Vlietweg - Zeeheldenwijk	FKM	€ 488.000	€ 244.000	
Leidschendam-Voorburg	jul-23	Fietsstallingen zuidelijke entree Rrail-halte Leidschendam - Voorburg	FKM	€ 95.000	€ 47.500	
Leidschendam-Voorburg	jul-23	Herinrichting dr. Van Noortstraat	VV	€ 5.182.836	€ 100.000	
Leidschendam-Voorburg	jul-23	Veilige schoolomgeving Leidschendam - Voorburg 2024	VV	€ 80.000	€ 40.000	
Leidschendam-Voorburg	jul-23	Verkeersveiligheid Hofzichtlaan - Mgr. van Steelaan	VV	€ 250.000	€ 125.000	
Leidschendam-Voorburg	okt-23	Aanpassen busplatform station Voorburg lijn 23 en 26 tbv ZE-bussen	OV	€ 500.000	€ 500.000	
Leidschendam-Voorburg				**€ 8.327.836**	**€ 1.922.500**	**€ -**
Maassluis	jul-23	Asfalteren fietspaden Mozartlaan - Westlandseweg - Rozenlaan	FKM	€ 613.000	€ 306.500	
Maassluis	jul-23	Fietspad Wilgenrijk	FKM	€ 169.000	€ 85.000	
Maassluis	jul-23	Fietsverbinding Maaslandse Poort	FKM	€ 900.000	€ 450.000	
Maassluis				**€ 1.682.000**	**€ 841.500**	**€ -**
Midden-Delfland						
Midden-Delfland				**€ -**	**€ -**	**€ -**
Nissewaard	jul-23	Verkeersveiligheid Margrietstraat e.o.	VV	€ 1.407.718	€ 90.500	
Nissewaard	jul-23	Verkeersveiligheid Waterland fase III Wezelveen	VV	€ 1.197.921	€ 108.000	
Nissewaard	jul-23	Reconstructie Waterland fase IV Dijkgraaf	VV	€ 1.857.046	€ 319.000	
Nissewaard	jul-22	Verkeersveiligheid Schiekamp Noord fase 2	VV	€ 1.697.770	€ 25.500	
Nissewaard	jul-23	Verkeersveiligheid Schiekamp Noord fase 3	VV	€ 1.697.770	€ 55.000	
Nissewaard	jul-23	Verkeersveiligheid Lieveplaats, Geervliet	VV	€ 778.678	€ 25.500	
Nissewaard	jul-23	Verkeersveilige schoolomgevingen Nissewaard 2024	VV	€ 30.000	€ 15.000	
Nissewaard	jul-23	Verkeerseducatie Voorne-Putten, deel Nissewaard 2024	VV	€ 26.431	€ 12.000	
Nissewaard	jul-23	Fietspad Nieuwe Hongerlandsedijk	FKM	€ 850.000	€ 425.000	
Nissewaard	jul-23	Toegankelijkheid bushaltes Nissewaard 2024	OV	€ 30.000	€ 30.000	
Nissewaard				**€ 9.573.334**	**€ 1.105.500**	**€ -**

Subsidie-ontvanger	Aanmelding	Projectnaam IPVa 2024	Subsidie categorie	Investerings bedrag	Reservering 2024	Reservering 2025 en verder
Pijnacker-Nootdorp	jul-23	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2024-2025	VV	€ 15.000	€ 7.500	
Pijnacker-Nootdorp	jul-23	Herhaling verkeersveiligheidscampagne rotondes 2024	VV	€ 14.000	€ 7.000	
Pijnacker-Nootdorp	jul-23	Katwijkerlaan/Nieuwkoopseweg	VV	€ 1.444.848	€ 576.500	
Pijnacker-Nootdorp				**€ 1.473.848**	**€ 591.000**	**€ -**
Ridderkerk	jul-22	Tweerichting fietspad Ringdijk - Donkerslootsedijk	FKM	€ 116.000	€ 58.000	
Ridderkerk	jul-23	Tweerichting fietspad Populierenlaan viaduct A16	FKM	€ 1.480.000		€ 740.000
Ridderkerk	jul-23	Fietsstraat Havenkanaal	FKM	€ 266.800	€ 115.000	
Ridderkerk	jul-23	Verkeerseducatie Ridderkerk 2024	VV	€ 40.000	€ 20.000	
Ridderkerk	jul-23	Verkeersveilige schoolomgevingen Ridderkerk 2024	VV	€ 78.880	€ 39.500	
Ridderkerk	jul-23	Rotonde Kievietsweg-Willemstraat-Sportlaan	VV	€ 833.500	€ 417.000	
Ridderkerk	jul-23	iVRI's Ridderkerk 2024	VMWS	€ 74.240	€ 64.000	
Ridderkerk				**€ 2.889.420**	**€ 713.500**	**€ 740.000**
Rijswijk	jul-23	Herinrichting Lindenlaan	VV	€ 2.380.000	€ 1.190.000	
Rijswijk	jul-23	Ongevallenlocatie Huis ter Landelaan - Dr. H. Colijnlaan	VV	€ 52.000	€ 26.000	
Rijswijk	jul-23	Fietsinfrastructuur Broekpolder	VV	€ 140.000	€ 70.000	
Rijswijk	jul-23	Huis te Landelaan Busdrempels	VV	€ 65.000	€ 32.500	
Rijswijk	jul-23	Oversteekplaats voetgangers Huis te Landelaan	VV	€ 60.000	€ 30.000	
Rijswijk	jul-23	Versmallen kruispunt Generaal Spoorlaan - Prinses Beatrixlaan	VV	€ 90.000	€ 15.000	
Rijswijk	jul-23	Onderdoorgang Hoornbrug	VV	€ 1.510.000	€ 755.000	
Rijswijk	jul-23	Schaapweg blackspot (rotonde)	VV	€ 150.000	€ 75.000	
Rijswijk	jul-23	Verkeersveilige schoolomgevingen Rijswijk 2024	VV	€ 56.000	€ 28.000	
Rijswijk	jul-23	Gedragsbeinvloeding verkeersveiligheid 2024	VV	€ 111.000	€ 50.000	
Rijswijk	jul-23	Verbeteren fietsinfrastructuur Jaagpad - Elsenburgerbos	FKM	€ 350.000	€ 140.000	
Rijswijk	jul-23	Asfalteren fietspaden Generaal Spoorlaan	FKM	€ 786.000	€ 393.000	
Rijswijk	jul-23	Sammersweg	FKM	€ 1.236.000	€ 470.000	
Rijswijk	jul-23	Asfalteren fietspaden Steenlaan	FKM	€ 379.500	€ 95.000	
Rijswijk	jul-23	Tweerichtingen fietsoversteken Burg. Elsenlaan	FKM	€ 97.000	€ 48.500	
Rijswijk				**€ 7.462.500**	**€ 3.418.000**	**€ -**
Rotterdam	jul-19	Fietspadenstructuur A16, maatregel M3	FKM	€ 910.000	€ 455.000	
Rotterdam	jul-22	Fietsenstalling Rotterdam Alexander	FKM	€ 3.400.000		€ 850.000
Rotterdam	jul-22	Metrostation Zuidplein	OV		€ 4.950.000	
Rotterdam	jul-22	Ongevallenlocatie Rochussenstraat-Aelbrechtskade-Lage Erfbrug-Nieuwe Binnenweg	VV	€ 100.000	€ 50.000	
Rotterdam	jul-22	Verbreden en ophogen fietsstroken Willem Buytenwechstraat west	FKM	€ 356.688	€ 178.500	
Rotterdam	jul-23	Fietsstraat Hoogvlietsekerkweg	FKM	€ 322.000	€ 134.000	
Rotterdam	jul-23	Fietsverbeteringen rotondes Aveling	FKM	€ 2.385.000	€ 1.192.500	
Rotterdam	jul-23	Plaatsen verkeerslichten Groene Kruisweg - fietspad Zuiderpark	FKM	€ 218.429	€ 109.500	
Rotterdam	jul-23	Twee richtingen fietspad Westzeedijk noord-zuid	FKM	€ 1.091.600	€ 547.000	

Subsidie-ontvanger	Aanmelding	Projectnaam IPVa 2024	Subsidie categorie	Investerings bedrag	Reservering 2024	Reservering 2025 en verder
Rotterdam	sep-23	Fietsmaatregelen 's Gravendijkwal - Rochussenstraat	FKM	€ 106.000	€ 53.000	
Rotterdam	jul-23	Programma GOW30 - fase 1	VV	€ 17.204.651	€ 3.183.000	€ 5.419.500
Rotterdam	jul-23	Blackspot Colosseumweg - Woudspolderstraat	VV	€ 180.871	€ 90.500	
Rotterdam	jul-23	Blackspot Molenvliet - Spinozaweg	VV	€ 135.000	€ 67.500	
Rotterdam	jul-23	Verkeerseducatie Rotterdam 2024	VV	€ 458.000	€ 229.000	
Rotterdam				**€ 26.868.239**	**€ 11.239.500**	**€ 6.269.500**
Schiedam	jul-23	Fietsstraat Van Der Brugghenlaan	FKM	€ 89.500	€ 45.000	
Schiedam	jul-23	Fietsenstalling Schiedam Centrum	FKM	€ 1.124.538	€ 337.500	
Schiedam	jul-23	Veilige schoolomgevingen Schiedam 2024	VV	€ 50.000	€ 25.000	
Schiedam	jul-23	Admiraal de Ruyterstraat met aanleg twee-richtingenfietspad	VV	€ 3.800.000		€ 1.900.000
Schiedam				**€ 5.064.038**	**€ 407.500**	**€ 1.900.000**
Vlaardingen		Fietspad N-Z bij Volksbos (Nieuw Waterland)	FKM	€ 3.075.443	€ 500.000	
Vlaardingen				**€ 3.075.443**	**€ 500.000**	**€ -**
Voorne aan Zee	jul-22	Rotonde Stadsdorp (Amnesty Int. - Rijksstraatweg - Sportlaan)	VV	€ 450.000	€ 225.000	
Voorne aan Zee	jul-23	Reconstructie centrum gebied Oostvoorne (fase 1)	VV	€ 850.300	€ 50.000	
Voorne aan Zee	jul-23	Verkeersveiligheid Gedragsaanpak Voorne-Putten	VV	€ 31.459	€ 16.000	
Voorne aan Zee	jul-23	Aanpassingen twee kruisingen fietspad Rijksstraatweg	FKM	€ 59.000	€ 29.500	
Voorne aan Zee	jul-22	Fietsmaatregelen fietspad De Sprong	FKM	€ 147.000	€ 73.500	
Voorne aan Zee				**€ 1.537.759**	**€ 394.000**	**€ -**
Wassenaar						
Wassenaar				**€ -**	**€ -**	**€ -**
Westland	jul-22	Verharding fietspad Zwethlaan	FKM	€ 1.360.000	€ 340.000	
Westland	jul-23	Bushalte Dijkweg en Middelbroekweg	OV	€ 275.000	€ 137.500	
Westland	jul-23	Snelheidsremmende maatregelen 2024	VV	€ 55.000	€ 27.500	
Westland	jul-23	Schoolzones Westland 2024	VV	€ 500.000	€ 250.000	
Westland	jul-23	Reconstructie Herenstraat - Oosteinde in Wateringen	VV	€ 2.666.773	€ 50.000	
Westland	jul-23	Afwaarderen Dreeslaan	VV	€ 2.384.273		€ 1.192.500
Westland				**€ 7.241.046**	**€ 805.000**	**€ 1.192.500**
Zoetermeer	jul-23	Fietspad Lansingpad	FKM	€ 250.000	€ 125.000	
Zoetermeer	jul-23	Rotonde Edisonstraat - Marconistraat	FKM	€ 200.000	€ 100.000	
Zoetermeer	jul-23	Rotonde Fokkerstraat - Van der Hagenstraat	FKM	€ 200.000	€ 100.000	
Zoetermeer	jul-23	Rotonde Olof Palmelaan - Florence Nightingalelaan - M.L. Kinglaan	FKM	€ 200.000	€ 100.000	
Zoetermeer	jul-23	Velddreef aanpassing fietsoversteek (Tochtpad)	FKM	€ 55.000	€ 27.500	
Zoetermeer	jul-23	Fietsstraat Voorweg en fietspad richting Sprinterpad	FKM	€ 300.000	€ 150.000	
Zoetermeer	jul-23	School op SEEF 2024 Zoetermeer	VV	€ 22.515	€ 11.500	
Zoetermeer	jul-23	Fietslessen groep 4 en 6 Zoetermeer 2024	VV	€ 47.128	€ 24.000	
Zoetermeer				**€ 1.274.643**	**€ 638.000**	**€ -**

Subsidie-ontvanger	Aanmelding	Projectnaam IPVa 2024	Subsidie categorie	Investerings bedrag	Reservering 2024	Reservering 2025 en verder
Provincie Zuid-Holland	jul-23	Fietsstraat Bergschenhoek-noord en Anthuriumweg	FKM	€ 1.176.000	€ 588.000	
Provincie Zuid-Holland				**€ 1.176.000**	**€ 588.000**	**€ -**
Hollandse Delta	jul-23	Reconstructie IJsselmondserandweg - van 't Hoffstraat	VV	€ 2.000.000	€ 750.000	
Hollandse Delta	jul-23	Fietsverbinding Kerkweg - Vierpolders	FKM	€ 487.000	€ 243.500	
Hollandse Delta	jul-23	Regionaal fietsnetwerk Hollandse Delta 2024	FKM	€ 2.500.000	€ 1.250.000	
Hollandse Delta	jul-23	Aanpak Trambaanpad	FKM	€ 6.506.921	€ 2.278.500	
Hollandse Delta				**€ 11.493.921**	**€ 4.522.000**	**€ -**
Havenbedrijf	jul-23	Port Alert, logistiek platform	VMWS	€ 1.000.000	€ 300.000	
Havenbedrijf				**€ 1.000.000**	**€ 300.000**	**€ -**
MRDH	jul-23	Verkeerseducatie 2024	VV		€ 386.470	€ 1.800.000
MRDH	okt-23	Grand Départ fietsstimulering en -veiligheid	VV		€ 50.000	
MRDH	jul-23	SPUK verkeersveiligheid 2024-2025	VV		€ 4.000.000	
MRDH	jul-23	Ombouw VRI naar iVRI, 10 stuks	VMWS		€ 112.000	€ 160.000
MRDH	jul-23	Werkbudget Zuid-Holland Bereikbaar	VMWS		€ 383.500	
MRDH	okt-23	Maatwerkafspraken mobiliteitsmanagement ZHB	VMWS		€ 177.500	
MRDH	jul-23	Aanpassen bushaltes n.a.v. wijzigingen vervoersplannen en plaatsen orientatiepalen	OV		€ 550.000	€ 750.000
MRDH	jul-23	Woningbouwversnelling en mobiliteitspakketten (MIRT 2022)			€ 1.000.000	€ 3.000.000
MRDH				**€ -**	**€ 6.659.470**	**€ 5.710.000**
					€ 44.752.970	**€ 15.812.000**

Bijlage B3 In 2023 en 2024 afgesloten projecten

In 2023 en begin 2024 is een aantal kleine projecten gerealiseerd en ook financieel afgesloten. De vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. De status is per 26 februari 2024.

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond in
Albrandswaard	20OAL0725	Haltetoegankelijkheid Albrandswaard 2020	OV	2023
Barendrecht	22VBA0986	Herinrichting Boerhaavelaan	VV	2023
Barendrecht	22VBA0985	Kruispunt Avenue Carnisse – Zuidersingel – Reling	VV	2023
Barendrecht	20VBA0720	Kilweg - A29 - Middelweg, extra rijstrook en iVRI	VV	2024
Capelle aan den IJssel	18VCA0424	Schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg - Capelle aan den IJssel	VV	2023
Capelle aan den IJssel	19VCA0559	Bocht in de Burgemeester van Beresteijnlaan	VV	2023
Capelle aan den IJssel	20VCA0758	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Capelle aan den IJssel	VV	2023
Delft	22FDE0940	Verbreding fietspad noordelijke Buitenwatersloot	FKM	2023
Delft	16ODE0163	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	2023
Delft	20VDE0748	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Delft	VV	2023
Delft	22VDE1005	Verkeersmaatregelen Delflandplein	VV	2023
Delft	22VDE0917	Verkeersmaatregelen Noordeindseweg	VV	2023
Delft	21VDE0815	Nieuwe Plantage	VV	2023
Den Haag	16FDH0115	Verbeteren fiets sterroute Scheveningen	FKM	2023
Den Haag	21IDH0894	Haalbaarheidsstudie AVLM Binkchorst	VMWS	2023
Den Haag	21VDH0861	Blackspot Berensteinlaan - Melis Stokelaan Den Haag	VV	2023
Den Haag	20VDH0730	NWHR 3.1 kruisingen: Houtrustbrug en President Kennedylaan	VV	2023
Den Haag	21VDH0899	Schoolomgeving Den Haag (deel 10)	VV	2023
Den Haag	23VDH1070	NWHR 3 - President Kennedylaan - Stadhouderslaan	VV	2023
Den Haag	21FDH0886	Fietsvoorzieningen Ringelwikke	FKM	2023
Den Haag	21FDH0862	Fietsvoorzieningen Postenkade Den Haag	FKM	2023
Den Haag	22FDH1046	Kruispunt Laan van Meerdervoort-Regentesselaan	VV	2023
Den Haag	22EDH1008	Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie 2022	VV	2023
Den Haag	23FDH1107	Fietspaden Torenstraat Vondelstraat Zoutmanstraat lijn 16	FKM	2024
Den Haag	23FDH1140	Verbeteren fiets en verkeersveiligheid Lijn 16 Den Haag (deel 2)	FKM	2024
Den Haag	22VDH1004	Blackspot Loosduinsekade - Zuiderparklaan	VV	2024
Krimpen a/d IJssel	22KKR0914	Busvoorzieningen en fietsoversteek Boerhaavelaan	FKM	2023
Krimpen a/d IJssel	22VKR1010	Verkeersveiligheidsmaatregelen Gouden Regen e.o.	VV	2023
Krimpen a/d IJssel	21FRK0814	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 1 - fietspad naar Ouverturelaan	FKM	2023
Krimpen a/d IJssel	20WKY0760	Algera-corridor: grote kruising	VMWS	2023
Lansingerland	19OLA0573	R-net halteaanpassingen lijn 170 en 173 (KTA 2019)	OV	2023
Lansingerland	19KLA0598	Vervoersknoop Rodenrijs (KTA 2019)	OV	2023
Leidschendam-Voorburg	20VLV0749	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Leidschendam-Voorburg	VV	2023
Leidschendam-Voorburg	17WLV0317	Verbindingsweg Stompwijk	VMWS	2023
Maassluis	20VMA0752	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Maassluis	VV	2023
Midden-Delfland	20VMD0759	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Midden-Delfland	VV	2023
Nissewaard	20PNI0682	Uitbreiden P+R metrostation Heemraadlaan	FKM	2023
Nissewaard	19KNI0601	Fietsparkeren metrostation De Akkers (KTA 2019)	FKM	2023
Nissewaard	21FNI0822	Reconstructie Borgtweg	FKM	2023
Nissewaard	19ONI0629	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2019	OV	2023
Pijnacker-Nootdorp	21EPN0891	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2021/2022	VV	2023
Pijnacker-Nootdorp	22EPN0997	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2022-2023	VV	2023
Pijnacker-Nootdorp	22VPN0995	Fietscampagne rotondes Pijnacker-Nootdorp	VV	2023
Pijnacker-Nootdorp	23VPN1091	Herhaling verkeersveiligheidscampagne rotondes P-N 2023	VV	2024
Ridderkerk	20FRI0680	Fietspaden Rijksstraatweg	FKM	2023
Ridderkerk	22VRI1024	Inrichting schoolzones Ridderkerk 2022	VV	2023
Ridderkerk	21FRI0828	Fietspaden Rijksstraatweg Ridderkerk fase 3 te Rijsoord	FKM	2023
Ridderkerk	20VRI0754	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Ridderkerk	VV	2023
Rijswijk	20FRK0738	Fietspad Laan van 't Haantje (Rijswijk Buiten - HPS Rijswijk Buiten) fase 3	FKM	2023
Rijswijk	17MRW0342	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Rijswijk	VMWS	2023
Rijswijk	21FRK0867	Herinrichting Steenlaan	FKM	2023

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond in
Rotterdam	21FRO0833	Walvoorzieningen POW Marconistraat	FKM	2023
Rotterdam	22KRO0989	Fietsparkeren HvH fietskluizen 2022	FKM	2023
Rotterdam	20FRO0731	Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug	FKM	2023
Rotterdam	23WRO1076	HWN/OWN -aansluiting A15 - Aveling	VMWS	2023
Rotterdam	21VRO0800	Black spot Maasboulevard - uitrit Shell	VV	2023
Rotterdam	21FRO0868	Fietspad Schiedamseweg zuidzijde (MFR)	FKM	2023
Rotterdam	22ERO0974	Verkeerseducatie Rotterdam 2022	VV	2023
Rotterdam	20ORO667	Tramkeerlus Wilhelminaplein	OV	2023
Rotterdam	19VRO0609	Blackspot Heemraadsingel - Beukelsdijk	VV	2023
Rotterdam	20WRO0765	Verkeersprojecten Hoek van Holland	FKM	2023
Rotterdam	21FRO0865	Fietsenstalling Conradstraat Rotterdam CS	FKM	2024
Rotterdam	22VRO0972	Blackspot Gordelweg-Rodenrijsestraat	VV	2024
Rotterdam	21FRO0871	Fietsoversteek Kooiwalbos/Kooiwalweg	FKM	2024
Schiedam	22FSC0931	Aanleg+asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan	FKM	2023
Vlaardingen	20KHE0702	Realisatie R-Net haltes inclusief fietsenstallingen Hellevoetsluis (R-net)	OV	2023
Voorne aan Zee	23VVZ1055	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Voorne aan Zee	VV	2024
Wassenaar	16FWA0063	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	2023
Westland	18FWE0483	Fietspad van de "Oostelijke Randweg" te De Lier	FKM	2023
Westland	20VWE0750	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Westland	VV	2023
Westland	21EWE0784	School op SEEF en leer in het Verkeer, Westland	VV	2023
Westland	22EWE0915	Gedragsbeïnvloedingsprojecten gemeente Westland	VV	2023
Westland	22VWE1030	Verkeersveiligheid Hollewatering, Kwintsheul	VV	2023
Westland	22VWE1031	Verbeteren verkeersveiligheid Haagweg	VV	2024
Westland	21DWE0805	Ombouw VRI naar iVRI gemeente Westland	VMWS	2024
Westland	22VWE1032	Fietsstroken Veilingweg, De Lier	FKM	2024
Zoetermeer	21EZO0798	Fietslessen groepen 4 en 6 Zoetermeer 2021	VV	2023
Zoetermeer	21EZO0802	School op Seef Zoetermeer 2021	VV	2023

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgeron
Bureau Leefstijl	22EDN0904	TotallyTraffic 2022	VV	2023
De Verkeersonderneming	16MVO0118	Stakeholdersaanpak 1a en 1b (RTD-BBV-013)	VMWS	2023
De Verkeersonderneming	19MVO0550	MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport	VMWS	2023
De Verkeersonderneming	20MVO0663	Mobiliteitsaanpak Grote Kruising KY - KTA	VMWS	2023
Flyover	22EDN0922	Dode hoeklessen 2022-2023	VV	2023
Haagse shuttle BV	18WDN0512	Haga Shuttle	VMWS	2023
Haagse shuttle BV	22ILV0973	Implementatieplan AVLM Mall of the Netherlands	VMWS	2023
Halo Jobbing	18EDN0469	Coördinatie verkeersleerkrachten	VV	2023
Heer Otto	22EDN0906	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023
Johan Cahuzak	22EDN0902	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023
OnderwijsAdvies	22EDN0907	raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023
Provincie Zuid-Holland	19DZH0628	13 iVRI's Provincie Zuid-Holland (KTA 2019)	VMWS	2023
Provincie Zuid-Holland	18FZH0409	Snelfietsroute F15 IJsselmonde	FKM	2023
Rebel Automated Shuttles	19IDN0627	Implementie AVLM Rotterdam The Hague Airport	VMWS	2024
R. Wittenberg	22EDN0903	Totally traffic 2022	VV	2023
RET NV	19ORE0586	DRIS voor R-net haltes Lansingerland en station Schiedam	OV	2023
SRYD	22EDN0908	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023
Stichting Hubklup	21IDN0834	Pilot e-hub strandpaviljoens Den Haag	VMWS	2023
Stichting TeamAlert	22EDN0901	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023
Vriese Educatief Maatwerk	21EDN0844	SOS- Verkeersleerkracht	VV	2023
VVN	22EDN0912	Opfriscursus senioren 2022	VV	2023
VVN	22EDN0918	Verkeersprojecten 2022	VV	2023
VVN District Zuid-Holland (Veilig Verkeer N	22EDN0922	Project Veilig op Weg 2022 -2023	VV	2023
ZAT projectenbureau	22EDN0909	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023

Bijlage C R-Net

Buslijn	Traject	Onderdeel	Investering	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 e.v.
403 en 404	Spijkenisse-Hellevoetsluis en Spijkenisse-Brielle	Haltevoorzieningen	€ 1.238.500	€ 200.500	€ 428.500	€ 645.000			€ (35.500)	
		Fietsvoorzieningen **	€ 659.500			€ 659.500				
456	Den Haag Leijenburg-Naaldwijk-Schiedam	Haltevoorzieningen	€ 948.500		€ 270.000	€ 35.000			€ 643.500	
		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	€ 1.047.000	€ 5.000	€ 293.000		€ 582.500		€ (13.500)	€ 180.000
		Fietsvoorzieningen **	€ 20.000							€ 20.000
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		**€ 5.609.500**	**€ 205.500**	**€ 1.305.500**	**€ 1.339.500**	**€ 738.500**	**€ -**	**€ 634.500**	**€ 1.348.000**
	** Fietsvoorzieningen 50% voor de wegbeheerder		€ 399.500			€ 330.000		€ -	€ 20.000	€ 49.500
	Bijdrage Rijk (KTA 2019)		€ 267.600		€ 267.600					
	Benodigde financiering vanuit R-net		**€ 4.942.400**	€ 205.500	€ 1.037.900	€ 1.009.500	€ 738.500	€ -	€ 614.500	€ 1.298.500

Bijlage D Prioritaire Metropolitane Fietsroutes

Routenaam	SSK-raming bij SO of norm-bedrag	Wegbeheerders (30%)	MRDH e.a. (70%)	beschikt t/m 2023	2024	2025	2026	2027	2028 en verder
Naaldwijk - Rotterdam	€ 28.900.000	€ 7.810.000	€ 21.090.000	€ 704.500	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 2.385.500	
Zoetermeer - Rotterdam	€ 23.100.000	€ 6.930.000	€ 16.170.000	€ 1.199.500	€ 4.967.000	€ 5.000.000	€ 5.003.500	€ 6.870.500	
Delft - Rotterdam Alexander	€ 28.900.000	€ 8.670.000	€ 20.230.000		€ 3.500.000	€ 3.500.000	€ 3.200.000	€ 10.030.000	
Den Haag - Pijnacker	€ 25.370.000	€ 7.610.000	€ 17.780.000			€ 6.780.000	€ 6.000.000	€ 4.980.000	
Totaal 1e tranche	**€ 106.270.000**	**€ 31.020.000**	**€ 75.270.000**	**€ 1.904.000**	**€14.467.000**	**€21.280.000**	**€ 20.203.500**	**€ 24.266.000**	
Ridderkerk - Rotterdam	€ 38.190.000	€ 11.754.000	€ 26.436.000			€ 1.000.000	€ 4.000.000	€ 10.000.000	€ 11.436.000
Overige routes 2e tranche	€ 44.310.000	€ 13.293.000	€ 31.017.000			€ 6.000.000	€ 12.500.000	€ 10.000.000	€ 2.517.000
Totaal 2e tranche	**€ 82.500.000**	**€ 25.047.000**	**€ 57.453.000**	**€ -**	**€ -**	**€ 7.000.000**	**€ 16.500.000**	**€ 20.000.000**	**€ 13.953.000**

Dekking

Routenaam	BCVa	Wegbeheerders (30%)	MRDH e.a. (70%)	t/m 2023	2024	2025	2026	2027	2028 en verder
MFR Rotterdam - Naaldwijk			€ 21.090.000	€ 704.500	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 2.385.500	
MFR Zoetermeer - Rotterdam			€ 16.170.000	€ 1.199.500	€ 4.967.000	€ 5.000.000	€ 5.003.500	€ 6.870.500	
MFR Delft - Rotterdam Alexander			€ 20.200.000		€ 3.500.000	€ 3.500.000	€ 13.230.000	€ (16.700.000)	
MFR Den Haag-Pijnacker			€ 17.780.000		€ 4.760.000	€ 4.500.000	€ 8.520.000	€ 8.520.001	
Totaal 1e tranche			**€ 75.240.000**	**€ 1.904.000**	**€19.227.000**	**€19.000.000**	**€ 32.743.500**	**€ 1.066.001**	
Ridderkerk - Rotterdam			€ 26.434.000			€ 1.000.000	€ 4.000.000	€ 10.000.000	€ 11.434.000
Nog te voteren 2e tranche		€ 13.293.000	*€ 31.019.000*			*€ 6.000.000*	*€ 12.500.000*	*€ 10.000.000*	*€ 2.519.000*
Totaal 2e tranche		**€ 13.293.000**	**€ 57.453.000**	**€ -**	**€ -**	**€ 7.000.000**	**€ 16.500.000**	**€ 20.000.000**	**€ 13.953.000**

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 doorstroming OV	max € 20 m.	Reservering	2023	2024	2025
Inframaatregelen in Rotterdam, buslijn 70		PM			PM
Inframaatregelen in Rotterdam, tram Laan op Zuid		PM			PM
Inframaatregelen in Den Haag, bus		€ 505.000		€ 45.000	€ 460.000
Aanpassen aanduiding HSW wissels Haags Railnetwerk	23OHT1077	€ 136.500	€ 136.500		
Inframaatregelen in Den Haag, tram		€ 191.500		€ 100.000	€ 91.500
Inframaatregelen in Delft, bus		€ 400.000		€ 400.000	
Tram Weena - Hofplein		€ 2.700.000		€ 2.700.000	
Nader uit te werken inclusief voornoemde P.M.		€ 7.067.000		€ 67.000	€ 7.000.000
Totaal		**€ 11.000.000**	**€ 136.500**	**€ 3.312.000**	**€ 7.551.500**

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

Maatregelen doorstroming OV binnen exploitatie		*Reservering*	*2023*	*2024*	*2025*
RET		*€ 1.500.000*		*€ 1.000.000*	*€ 500.000*
HTM		*€ 500.000*		*€ 500.000*	*n.t.b.*
Nader uit te werken		*€ 7.000.000*			*€ 7.000.000*
Totaal		***€ 9.000.000***	***€ -***	***€ 1.500.000***	***€ 7.500.000***

Ketenmobiliteit OV	max € 10 m.	Reservering	2022/2023	2024	2025 e.v.
Bijdrage aan dekking metrostation Spijkenisse	22ORE0932	€ 1.000.000	€ 1.000.000		
Extra abri's op halten HTM	23OHT1090	€ 626.500	€ 626.500		
Resterend budget		€ 8.373.500		€ 1.000.000	€ 7.373.500
Totaal		**€ 10.000.000**	**€ 1.626.500**	**€ 1.000.000**	**€ 7.373.500**

Bijlage F Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

Kosten programma INTHR			
	Voertuigen	Infrastructuur	Remises
Voertuigen	€ 210,0		
Ombouw lijn 6, 12 en 16		€ 147,4	
Lijn 1		€ 35,3	
Remise			€ 60,0
Diversen		€ 10,0	
Totaal	€ 210,0	€ 192,7	€ 60,0

In mln.	Infrastructuur	
Doorgankelijk lijn 6/12/16	€ 50,0	
Toegankelijkheid 6/12/16	€ 36,0	
Optimalisaties	€ 9,0	
Prijspeil '16-> '19	€ 8,5	
Risico opslag SO, kunstwerken	€ 25,9	25%
Voorbereidingskosten DSO	€ 8,0	
Keervoorzieningen / In&uitruk	PM	
Werk HTM	€ 7,5	
Omleidingskosten	€ 2,5	
Totaal	€ 147,4	

Voorgestelde dekking			
	Voertuigen	Infrastructuur	Remises
HTM vervangingsonderhoud		€ 15,0	
GDH: restant lijn 1		€ 10,1	
GDH: bijdrage tram 2024		€ 35,0	
MRDH: restant lijn 1		€ 7,2	
MRDH: restant NRR fase 1		€ 17,4	
MRDH: herijking concessie		€ 33,0	
MRDH: aanvullend MJB		€ 75,0	
MRDH: kapitaallasten	€ 210,0		€ 60,0
Totaal	€ 210,0	€ 192,7	€ 60,0

Bijlage G Afkortingenlijst

BDU	Brede Doeluitkering
BO	Bestuurlijk Overleg
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
IBOI	Index Bruto Overheidsinvesteringen
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IPO	Interprovinciaal Overleg
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
iVRI	Intelligente Verkeersregelinstallatie
MaaS	Mobility as a Service
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MoVe	Mobiliteit en Verstedelijking
NOVEX	Nationale Omgevingsvisie Extra
OV	Openbaar Vervoer
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
POORR	Programma OV Ontwikkeling Regio Rotterdam
P+R	Parkeer en Reis
RWS	Rijkswaterstaat
SA	Strategische Agenda 2023-2026
SOK	Samenwerkingsovereenkomst
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
VV	Verkeersveiligheid