METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Va 11 oktober 2023

Agenda

Datum	11-10-2023
Aanvang	19:00
Voorzitter	J.P. Blonk
Eindtijd	21:00

Indien u als toehoorder of inspreker aanwezig wilt zijn bij de openbare vergadering, graag het verzoek dit vooraf kenbaar te maken via bestuurlijkezakenVa@mrdh.nl. Na agendapunt 5 wordt de vergadering in beslotenheid voortgezet.

00.00 Gezamenlijk deel met AcEV

1 Plan van aanpak van de Evaluatie GR

20231011 1. Agendapost Plan van aanpak Evaluatie GR - Ac's
20231011 1. Bijlage 1. Planning Evaluatie GR MRDH 2024
20230927 Presentatie informatiesessie plan van aanpak evaluatie

2 AcVa Vergadering

2.01 Opening en mededelingen

20231011 2. Conceptagenda AcVa 11 oktober 2023 - openbaar deel

3 Vaststellen conceptverslag vorige vergadering

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

20231011 Conceptverslag AcVa 23 augustus 2023 - Openbaar deel
20231011 3. Bijlage a - Adviesbrief AcVa 23 Augustus 2023
20231011 3. Bijlage b - Reactiebrief BcVa aan AcVa over besluitvorming OV en corona

4 Ter informatie

20231011 4. Bijlage b - Reactiebrief AB inzake advies AcVa begroting
20231011 4. Bijlage b - Begroting in e?e?n oogopslag 2024
20231011 4. Bijlage b - MRDH Begroting 2024
20231011 4. Bijlage b - Nota van beantwoording zienswijzen MRDH begroting 2024
20231011 4. Bijlage d - 1e bestuursrapportage 2023
20231011 4. Bijlage c - Reactie AB inzake advies concept-wijziging GR
20231011 4. Bijlage a - Jaarplanning MRDH 2023

5 Rondvraag en sluiting

Het bestand 20231011 1. Agendapost Plan van aanpak Evaluatie GR - Ac's kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.
Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/13232763/1/c81b74dd-a7a0-4031-8a28-3c56068406b0

Het bestand 20231011 1. Bijlage 1. Planning Evaluatie GR MRDH 2024 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.
Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/13232764/1/f411f212-5b1c-493e-a012-401cc21bf298

Het bestand 20230927 Presentatie informatiesessie plan van aanpak evaluatie kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/13232765/1/55105f47-fb07-4987-bff1-610d39a7c608

Het bestand 20231011 2. Conceptagenda AcVa 11 oktober 2023 - openbaar deel kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.
Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/13232766/1/bff3877a-f0ad-4b19-8877-8b72f4929745

Het bestand 20231011 Conceptverslag AcVa 23 augustus 2023 - Openbaar deel kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/13232767/1/d1dda096-5fdb-4aa0-b763-9136df8c9790

Het bestand 20231011 3. Bijlage a - Adviesbrief AcVa 23 Augustus 2023 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.
Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/13232768/1/cc448e59-7020-4449-876a-eacb5d423927

Het bestand 20231011 3. Bijlage b - Reactiebrief BcVa aan AcVa over besluitvorming OV en corona kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.
Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/13232769/1/5ca17f43-69f7-4097-87c8-0bead820c519

Het bestand 20231011 4. Bijlage b - Reactiebrief AB inzake advies AcVa begroting kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.
Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/13232772/1/17c827c5-6398-4538-888a-80496f5ba430

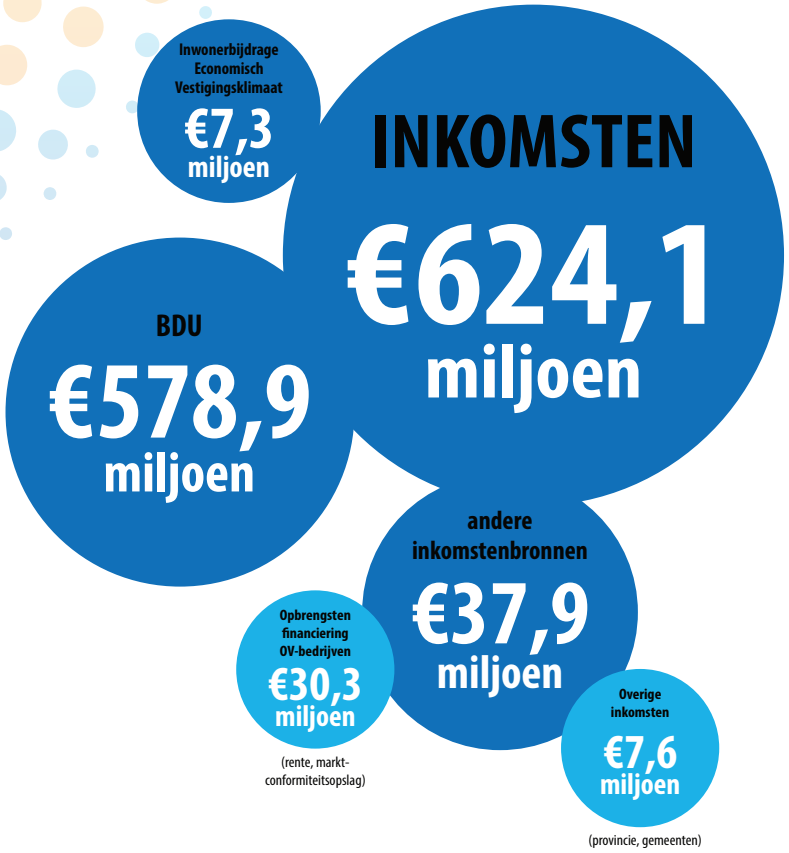
METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Begroting MRDH 2024

in één oogopslag in beeld

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van, voor en door 21 gemeenten en heeft als verlengd lokaal bestuur de status van vervoerregio vanuit de rijksoverheid gekregen. Daarmee heeft de MRDH wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer. Als opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag, verlenen wij concessies aan vervoerbedrijven. Daarnaast verstrekken wij subsidies voor diverse verkeer- en vervoerprojecten en bevorderen wij innovatieve mobiliteitsoplossingen. De MRDH ontvangt hiervoor rechtstreeks middelen van het Rijk. Daarnaast heeft de MRDH taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio Rotterdam Den Haag, door in te zetten op een toekomstbestendige economie en de vernieuwing van werklocaties.

De MRDH ontvangt hiervoor een bijdrage van de 21 gemeenten.





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Begroting 2024
en meerjarenbegroting 2025-2027
Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Inhoudsopgave

Inleiding 5

Leeswijzer 7

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH 8

Hoofdstuk 2 Begrotingsprogramma's 14

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer 14
2.1.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 15
2.1.1.1 Opdracht 1 - Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 15
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
2.1.1.4 Opdracht 6 - Herstellen van het OV-systeem 24
2.1.2 Wat gaat het kosten? 26

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer 30
2.2.1 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen? 31
2.2.1.1 Opdracht 1 - Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren 31
2.2.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren 32
2.2.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk 33
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 44
3.3 Vennootschapsbelasting 46

Hoofdstuk 4 Paragrafen 47

4.1 Financiering 47
4.2 Verbonden partijen 51
4.3 Weerstandsvermogen en risico's 54
4.4 Onderhoud kapitaalgoederen 58
4.5 Bedrijfsvoering 61
4.6 Subsidies 64

Hoofdstuk 5 Financiële begroting 66

5.1 Overzicht baten en lasten 66
5.2 Overzicht incidentele baten en lasten 67
5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting 70

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2022-2027 75

Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente 77

Hoofdstuk 8 Besluit 79

Bijlage 1 Indicatoren 81

Bijlage 2 Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU 82

Bijlage 3 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2024 87



Inleiding

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

De voorliggende begroting voor het jaar 2024 geeft op basis van deze Strategische Agenda op hoofdlijnen concreet aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit geeft, als bijlage bij de begroting, een overzicht van lopende infrastructurele projecten, verkenningen en planstudies.

Samenwerking in de metropoolregio

21 gemeenten samen vormen het bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
De Metropoolregio is georganiseerd als verlengd lokaal bestuur. In het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur hebben burgemeesters van de 21 gemeenten zitting. In de twee bestuurscommissies voor verkeer en vervoer en voor economisch vestigingsklimaat zijn de vakwethouders van de 21 gemeenten vertegenwoordigd. Tot slot zijn er twee adviescommissies voor verkeer en vervoer en voor economisch vestigingsklimaat en een rekeningcommissie. In deze commissies hebben raadsleden van de 21 gemeenten zitting; zij adviseren de bestuurders gevraagd en ongevraagd over toekomstig beleid en effecten van bestaand beleid.

De samenwerking in de metropoolregio wordt ondersteund door een werkorganisatie die samen met ambtenaren van de 21 gemeenten aan de verwezenlijking van de resultaten uit de Strategische Agenda werkt. De 21 gemeenten zetten hun kennis en hun bestuurlijke kracht gezamenlijk in voor de metropoolregio. Daarbij wordt intensief samengewerkt met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen, omliggende regio's als Drechtsteden en Holland-Rijnland en met de provincie Zuid-Holland, het Rijk en Europa. De Economic Board Zuid-Holland (EBZ), waarin bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen samen optrekken en InnovationQuarter, de regionale ontwikkelingsmaatschappij, zijn hierin belangrijke partners.

Werkplan

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



Leeswijzer

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 6 bevat de staat van reserves en fondsen 2022-2027.

Hoofdstuk 7 bevat een overzicht van de inwonerbijdrage per gemeente.

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

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

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

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

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

In de Strategische Agenda zijn voor deze zes opdrachten beoogde resultaten geformuleerd. In deze begroting zijn drie begrotingsprogramma's opgenomen waarin de opdrachten en bijbehorende resultaten uit de Strategische Agenda zijn uitgewerkt door het beantwoorden van drie vragen: Wat willen we bereiken? (resultaten), Wat gaan we daarvoor doen? (activiteiten) en Wat mag dat kosten?. Dat zijn de begrotingsprogramma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en het programma Economisch Vestigingsklimaat. De eerste twee programma's bevatten de wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer.

Begrotingsprogramma's

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

Programma's MRDH begroting 2024

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

Verbeteren Bereikbaarheid

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

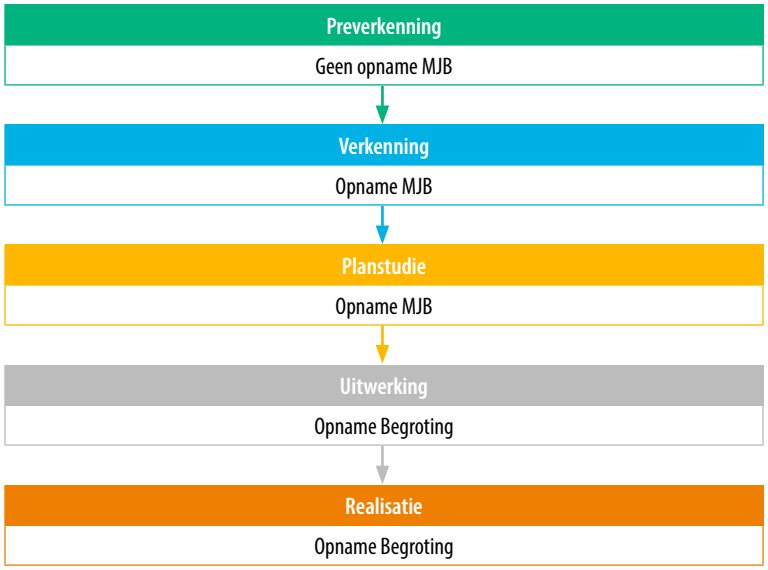
Exploitatie OV

Ongeveer € 425 miljoen oftewel ongeveer 80% van deze rijksbijdrage wordt jaarlijks besteed aan de exploitatie van het openbaar vervoer. Dit is inclusief de kosten van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur.

Investeringen

Voor investeringen op het gebied van verkeer en openbaar vervoer is jaarlijks ongeveer 20%, oftewel € 100 - € 125 miljoen beschikbaar. De MRDH zet in op het zo efficiënt en effectief mogelijk benutten van de beschikbare investeringsmiddelen. Concreet betekent dit dat we keuzes moeten maken en/of prioriteiten moeten stellen, terwijl we daarnaast naar nieuwe en/of alternatieve financieringsvormen

moeten zoeken. In het realiseren van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur is de MRDH een van de betrokken partijen. Via subsidies, bijdragen en te verstrekken opdrachten wordt de investeringsruimte beschikbaar gesteld. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) beschrijft waar we de beschikbare investeringsruimte aan besteden. Voor Kleine projecten (< € 10 miljoen subsidiabele kosten) wordt in 2024 net als eerdere jaren een subsidieplafond van € 30 miljoen ingesteld. De concrete invulling van dit programma werken we in samenspraak met de gemeenten in het voorjaar van 2023 uit, gericht op vaststelling in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in december 2023. Naast projecten die al in de begroting zijn opgenomen, lopen er ook diverse studies naar nieuwe projecten. Grote projecten (> €10 mln. subsidiabele kosten) doorlopen de onderstaande fases:



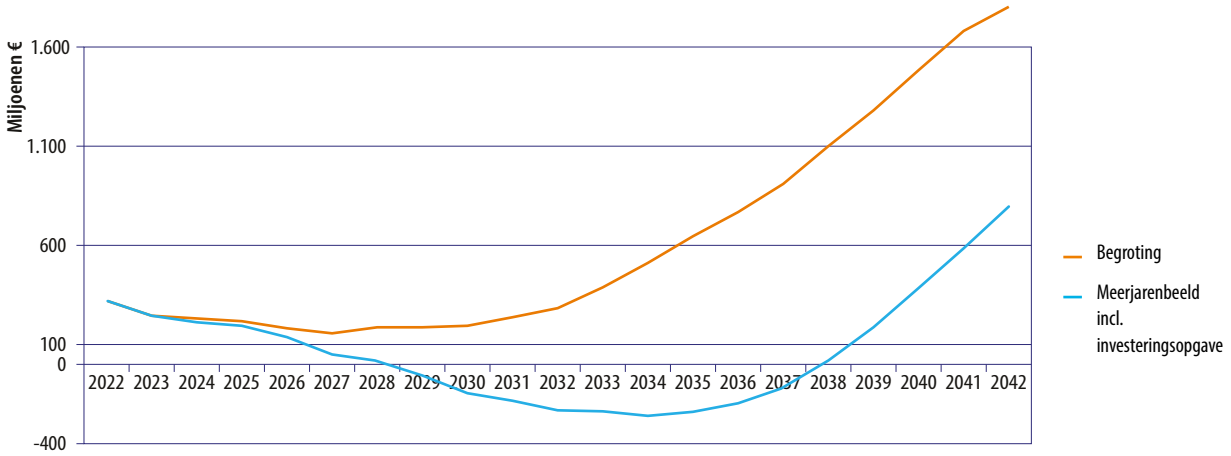
De fase waarin een project zich bevindt bepaalt waar het wordt opgenomen, ofwel in de begroting, ofwel in het financiële meerjarenbeeld (MJB). Een pre-verkenning leidt nog niet tot opname in begroting of MJB.

In sommige gevallen is het van belang dat de financiële inzet van de MRDH eerder wordt vastgelegd in de begroting om zodoende te voldoen aan het budgetrecht van het algemeen bestuur. Dat geldt bijvoorbeeld voor MIRT-projecten (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. Rekeninghoudend 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:

Saldo BDU tot en met 2042

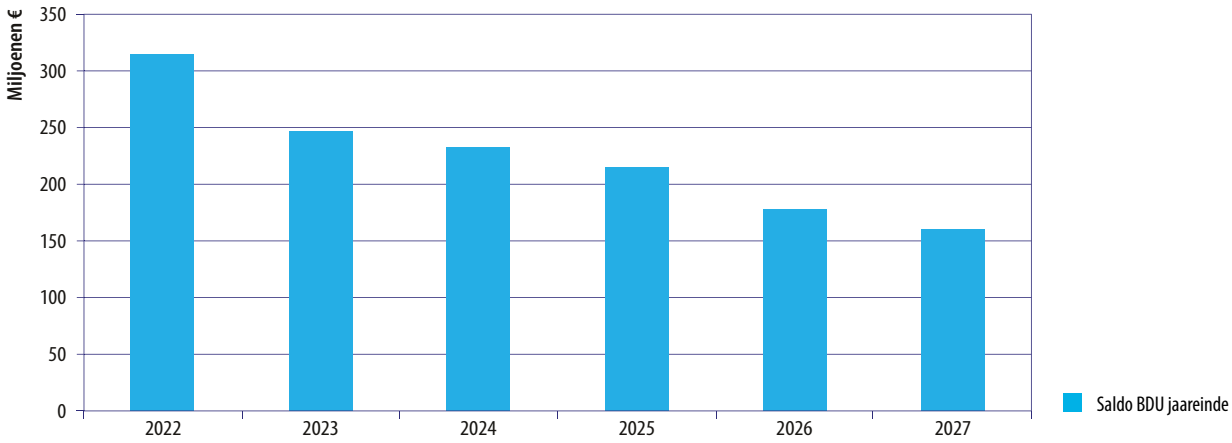


Het beeld laat zien dat er beperkte investeringsruimte is voor projecten die nu nog in de verkenning- en planstudiefase zitten. Deze investeringsruimte is echter onvoldoende om alle ambities te kunnen realiseren. In het licht van de grote opgaven voor onze regio wordt actief gesproken met het Rijk over structurele verhoging van de BDU.

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

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag hanteert het uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan, onder de voorwaarde dat over een periode van vier jaar het saldo van beschikbare middelen en bestedingen positief is. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hiervoor hanteert. De meerjarenbegroting van de BDU-middelen voldoet aan de wettelijke kaders, voor het begrotingsjaar 2024 en de daaropvolgende begrotingsjaren wordt geen tekort verwacht:

Saldo fonds BDU jaareinde 2022-2027



Vernieuwen economie

De opgaven van het programma Economisch Vestigingsklimaat worden bekostigd uit een door de deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner. Deze inwonerbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van kaderstelling vanuit de gemeenten. Voor het begrotingsjaar 2024 bedraagt de inwonerbijdrage € 2,97 per inwoner (Kadernota MRDH begroting 2024). Dit geld wordt primair besteed als bijdrage en cofinanciering aan gemeentelijke projecten. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat heeft op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat de bevoegdheid om (binnen de begroting) financiële middelen beschikbaar te stellen aan gemeenten voor projecten met regionale uitstraling die bijdragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Daarnaast wordt de regionale ambtelijke inzet hieruit bekostigd.

Overhead

Conform de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording (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.

De begroting 2024 kent een omvang (lasten) van € 616 miljoen. Ter vergelijking zijn actuele cijfers over 2022 (op basis van de jaarrekening 2022) en 2023 (bestaande uit de vastgestelde begroting 2023 en de tot nu toe bekende wijzigingen, die bij de eerste bestuursrapportage 2023 ter besluitvorming zijn voorgelegd) opgenomen. Hierna volgt de totaalbegroting en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2024

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	504.539.625	512.483.855	476.868.746	474.421.321	474.439.778	478.751.600
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	55.756.063	156.354.286	126.044.616	153.026.876	175.890.443	152.788.672
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.015.763	6.605.043	5.717.110	5.677.110	5.677.110	5.677.110
Overhead	6.699.777	7.347.199	7.845.430	7.845.430	7.845.430	7.845.430
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**572.011.228**	**682.790.383**	**616.475.902**	**640.970.738**	**663.852.761**	**645.062.813**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	505.539.625	515.764.423	484.515.784	478.602.587	474.524.883	479.426.577
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	55.756.063	156.354.286	126.044.616	153.026.876	175.890.443	152.788.672
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.351.832	5.355.592	5.717.110	5.677.110	5.677.110	5.677.110
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.699.777	7.347.199	7.845.430	7.845.430	7.845.430	7.845.430
Totaal	**573.347.297**	**684.821.500**	**624.122.940**	**645.152.004**	**663.937.866**	**645.737.790**
Saldo van baten en lasten	**1.336.068**	**2.031.117**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**
Onttrekking aan reserves	118.750	1.249.451	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-1.000.000	-3.280.568	-7.647.038	-4.181.266	-85.105	-674.977
Resultaat	**454.818**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

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

Hoofdstuk 2 Begrotingsprogramma's

De opdrachten en resultaten uit de Strategische Agenda 2023-2026 worden uitgewerkt in begrotingsprogramma's. De MRDH-begroting bevat hiervoor drie programma's. Dat zijn de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. In deze programma's wordt aan de hand van de zes opdrachten steeds antwoord gegeven op drie vragen: 1. Wat willen we bereiken? (resultaten), 2. Wat gaan we daarvoor doen? (activiteiten) en 3. Wat gaat het kosten?

Binnen de MRDH-begroting is het verbeteren van de bereikbaarheid vertaald in twee programma's: een programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.1) en een programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer (hoofdstuk 2.2). Het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer betreft de uitvoering van wettelijke taken concessieverlening openbaar vervoer, beheer en onderhoud openbaar vervoer, infrastructuur en de planvormingsbevoegdheid in overeenstemming met de Planwet verkeer en vervoer. Dat laatste vraagt om de inzet van de MRDH voor algemene strategie- en beleidsontwikkeling, autonetwerk, verkeersmanagement en ITS, fietsnetwerk, ketenmobiliteit, reisgedrag en logistiek, duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid. Vanuit het programma Exploitatie volgen infrastructurele opgaven die, voor zover de MRDH er financieel aan bijdraagt, onderdeel worden van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

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

2.1 Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

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

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

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

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

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

In 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?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

- CID-Binckhorst: planuitwerking voor de tramverbinding tussen Den Haag, Rijswijk en Voorburg, met oog voor inpassing, verkeersveiligheid, exploitatie en doorstroming.
- Oeververbindingen regio Rotterdam: planuitwerking voor de nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein, een nieuwe oeververbinding en het treinstation Stadionpark.
- Algeracorridor: planuitwerking voor de maatregelen op de Algeracorridor en het onderzoek op verkenningenniveau naar een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en optimalisaties aan de bestaande fietsroute.
- Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam: Het (mede) uitvoeren van studies/uitwerking van het maatregelpakket Voorne-Putten. Daarnaast wordt samen met de andere partners een voortgangsmonitor uitgevoerd, waarin de uitvoering van de gemaakte afspraken met Rijk en regio (BO MIRT 2022) wordt gevolgd.
- Gebiedsuitwerking Westland: op basis van geactualiseerde ruimtelijke en economische uitgangspunten met de andere partners invulling geven aan de nadere uitwerking van mobiliteitsmaatregelen (HOV, weg, fiets) voor de (middel-)lange termijn.

- Onderzoek doen naar doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam.
- Bijdragen aan de verkenning naar Bus Rapid Transit tussen Leiden en Zoetermeer.
- Leiden-Dordrecht en Knooppunten: bijdragen aan het uitvoeren van de verkenning viersporigheid Leiden-Dordrecht en Knooppunten. Uitwerking knooppunten is inclusief bestaande knopen Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI en nieuwe stations Rijswijk buiten, Rotterdam Van Nellefabriek en Rotterdam Stadionpark. Uitwerking viersporigheid is inclusief aandacht voor inpassing.

Regionale fietsagenda (middel)lange termijn

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Realiseren van 800 km verbeterd regionaal fietspad.
- Realiseren van 90.000 extra fietsparkeerplaatsen (bij OV-knooppunten).

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Bereikbaarheid van en naar recreatie- en natuurgebieden

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. Onderzoeken voor welke recreatie- en natuurgebieden de bereikbaarheid verbetering is gewenst. We delen de kennis met de wegbeheerders en benutten de kansen om multimodaal de bereikbaarheid naar deze gebieden te verbeteren. De gemeenten, provincie Zuid-Holland of waterschappen (als wegbeheerders) voeren de verbeteringen aan de infrastructuur uit.

Welke resultaten willen we bereiken?

- Onderzoek en aanpak voor de verbetering van bereikbaarheid van recreatie- en natuurgebieden in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- 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 2024?

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

2.1.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

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

Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)

Het programma 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 2024?

- Invulling geven aan programmamanagement door het ondersteunen van de samenwerking tussen gemeenten en wegbeheerders tijdens de uitwerking en realisatiefase, het monitoren van de voortgang en het borgen van de kwaliteit van de fietsroute.
- Maken van maatwerkafspraken voor routes waarvan de samenwerkingsovereenkomst (SOK) in 2023 is ondertekend.
- Ondersteunen van gemeenten en wegbeheerders bij ontwikkeling van bewegwijzeringsplan en uitvoer Fietsstimuleringsplan dat eerder met gemeenten en Zuid-Holland Bereikbaar is opgesteld;
- Het opstellen en uitvoering geven aan het communicatieplan uit 2023 voor verdere profilering binnen en buiten het werkgebied van het Metropolitane Fietsprogramma.

Smart mobility, MaaS en programma AVLM

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Kennisontwikkeling van Smart Mobility en het toepassen van innovaties die het regionale mobiliteitssysteem verbeteren en vernieuwen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

- Delen van kennis (uit landelijke netwerken) over Smart Mobility met de gemeenten via het bestuurlijk platform en het invulling geven aan de rol van de verbindende schakel tussen Europees- en rijksbeleid en gemeentelijke ontwikkeling.
- Afronding van lopende AVLM-projecten en continueren kennisontwikkeling (landelijk).
- Uitvoering geven aan de afspraken uit de digitaliseringsopgave.

Programma Duurzame Mobiliteit

We ontwikkelen kennis en monitoren de effecten van duurzame mobiliteit op CO2-reductie en afname 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?

- Kennisontwikkeling en -deling van duurzame mobiliteit en monitoring van de effecten op de reductie van CO_2, stikstof en fijnstof.
- Minimaal 250 emissievrije bussen laten instromen in de concessies.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

- Effectbepaling van het regionaal maatregelenpakket duurzame mobiliteit met gemeentelijke en MRDH maatregelen in relatie tot de Europese en Nationale doelstelling 55% CO_2-reductie in 2030.
- Het delen van kennis (uit landelijke netwerken) over duurzame mobiliteit met de gemeenten via het bestuurlijk kernteam, het ambtelijk overleg duurzame mobiliteit en het digitale platform.
- Bestuurlijke betrokkenheid en ambassadeurschap organiseren via het bestuurlijk kernteam duurzame mobiliteit en de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.
- Inspiratie en advisering over duurzame mobiliteit door de denktank duurzame mobiliteit.
- Voortgang van de instroom van de emissievrije bussen in de concessies monitoren. In 2024 verwachten we een instroom van 100 emissievrije bussen.
- Mogelijk vervolg van het onderzoek naar het terugwinnen van remenergie.
- In het kader van het programma duurzame mobiliteit monitoren we jaarlijks de reductie van CO_2, stikstof en fijnstof. Het regionaal maatregelenpakket is primair gericht op de reductie van CO_2.

Deelmobiliteit in de regio

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Kennisontwikkeling en kennisdeling van deelmobiliteit.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

- Het verder vormgeven van de (kennis)makelaarsrol. Onderwerp breder trekken en koppeling maken tussen deelmobiliteit, MaaS en Hubs.
- Verbinding leggen met landelijk programma deelmobiliteit (Natuurlijk Deelmobiliteit) voor harmonisatie van beleid en eisen aan deelmobiliteit.
- Nauw contact en inzet landelijke kwartiermaker deelmobiliteit voor de harmonisatie van beleid en eisen deelmobiliteit.
- Organiseren regionaal overleg deelmobiliteit, MaaS en Hubs (4x per jaar).
- Toewerken naar een nationale kennisbank deelmobiliteit.

Mobiliteitsmanagement via Zuid-Holland Bereikbaar

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Realiseren duurzame gedragsverandering van reizigers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

- Zuid-Holland Bereikbaar opdracht geven om mobiliteitsmanagement in de regio nader uit te werken en uit te voeren.
- Samenwerken met de uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar bij het realiseren van duurzame gedragsveranderingen, hetgeen mede bijdraagt aan de klimaatdoelen.
- Actief deelnemen aan de werkgroepen Mobiliteitsmanagement en Logistiek en de gebiedsteams in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.

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. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit stemt in met een gedragen vervoerplan na consultatie van gemeenten en consumentenorganisaties.

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 2024?

- Het vergroten van de vervoercapaciteit waar de reizigersgroei dat op korte termijn noodzaakt.
- We onderzoeken samen met gemeenten de mogelijkheden van de combinatie van OV, maatwerkvervoer, WMO, last mile-activiteiten en deeldiensten.
- Voortzetten van de samenwerking tussen vervoerders en MRDH in de InnOVatieroute met praktische innovatie voor reizigers.

2.1.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

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

Regionaal Basisnetwerk fiets

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

- Het mogelijk maken van het uitbreiden van het regionale fietsnetwerk door overzicht en inzicht te verschaffen en advies te geven aan wegbeheerders.

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Circa 160 projecten gerealiseerd voor verbetering van de verkeersveiligheid van het regionale mobiliteitsnetwerk.
- Een toename van het aantal deelnemende basisscholen aan SCHOOL op SEEF van 33% naar 62%.
- Een toename van het aandeel deelnemende voortgezet onderwijsscholen aan TotallyTraffic van 38% naar 49%.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

- Programmamanagement rond het Regionaal Programma Gedragsbeïnvloeding 2022-2025 uitvoeren.
- De gemeenten stimuleren en faciliteren in de ontwikkeling, uitvoering en monitoring van (risico-gestuurd) verkeersveiligheidsbeleid.
- Periodieke terugkoppeling van de ontwikkeling van de verkeersslachtoffers aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.
- Afronden van de pilots optimalisering Verkeershandhaving.
- Monitoring Streefwaarden Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025.
- Met partners ontwikkelen en uitvoeren van meer gedragscampagnes onder meer gericht op jongeren en risicogedragingen.

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 2024?

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

Programma Knooppunten

De MRDH, stationsbeheerders en de individuele gemeente(n) zetten gezamenlijk in op een kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. Met elkaar is er onderzocht welke knooppunten er zijn 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 2024?

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

OV-concessies, onderdeel assets

Binnen de railconcessies HTM en RET maken wij afspraken over het beheer en onderhoud van de gehele portefeuille voor het financiële langere termijnperspectief. Daarnaast maken we afspraken over de raakvakken met lopen, fietsen, deelmobiliteit, vervoer over water, kwaliteit buitenruimte en verkeersveiligheid. We faciliteren verbeteringen aan het OV-netwerk door de komende jaren extra remisecapaciteit toe te voegen, zowel in Den Haag als Rotterdam en omstreken voor metro en

tram. Onder meer op de locaties GAVI Den Haag, 's Gravenweg en Waalhaven-Zuid Rotterdam. De MRDH is concessieverlener van het regionale OV en maakt financiële afspraken met HTM en RET over het benodigde beheer en onderhoud van de assets (incl. remises) op basis van de kaders die in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden vastgesteld.

Welke resultaten willen we bereiken?

- We geven in de aankomende vier jaar opdracht voor beheer- en onderhoudsprojecten van het regionaal OV.
- De concessiehouders voegen de komende jaren extra remisecapaciteit toe voor metro en tram.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

- Het actualiseren van de beheervisie van de MRDH.
- Het actualiseren van de veiligheidskaders van de MRDH.
- Het beoordelen van de vlootplan assets van de MRDH.
- Eerste stallingsmogelijkheden in verbouwde remise Harstenhoekplein mogelijk, totaal gereed in 2025.
- Doorlopen planologische procedures remise GAVI-terrein.

2.1.1.4 Opdracht 6 - Herstellen van het OV-systeem

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

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft daarom op 12 oktober 2022 de maatregelen uit het eerdere Transitieprogramma OV en corona verlengd voor de jaren 2023 en 2024. De MRDH stelt een eigen bijdrage beschikbaar van maximaal € 37 miljoen. Dit is aanvullend op reeds eerder genomen maatregelen om de vervoerbedrijven financieel te ondersteunen, om de transitie te maken naar een toekomstvast OV-systeem en aanvullend op de reguliere concessiekosten.

Binnen de kaders van dit programma stemmen de vervoerders hun vervoersaanbod zo goed als mogelijk af op de reizigersvraag. In 2023 voeren we een studie uit naar veranderingen in reisgedrag, om zo inzichtelijk te maken of en hoe de OV-reiziger terugkeert in het OV en welk OV-aanbod daarbij passend is. Welke activiteiten precies in 2024 moeten worden ingezet, zal mede afhankelijk zijn van de ontwikkelingen in 2023.

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

Waar in de besluitvorming tot nu toe nog geen rekening mee gehouden is, zijn de kostenstijgingen van gestegen materiaal-, energie- en personeelskosten, waarmee de vervoerbedrijven te maken hebben. In

de concessieafspraken tussen de MRDH en vervoerbedrijven is vastgelegd hoe hiermee wordt omgegaan. Door indexatie van exploitatiesubsidies en doordat de MRDH risicodragend is voor het beheer en onderhoud van infrastructuur en railvoertuigen, komt een deel van de kostenstijgingen voor rekening van de MRDH. De bijdrage die de MRDH van het Rijk krijgt, de BDU-gelden, groeit echter onvoldoende mee.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

2.1.2 Wat gaat het kosten?

Programma 1 Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten						
Beleid en programmering						
Openbaar vervoer	4.579.246	5.414.443	4.586.868	4.586.868	4.586.868	4.586.868
Subsidie CROW-KpVV	0	0	900.000	900.000	900.000	900.000
Subtotaal Beleid en programmering	**11.173.311**	**13.026.684**	**10.199.148**	**10.199.148**	**10.199.148**	**10.199.148**
Exploitatie openbaar vervoer						
Concessies	474.042.492	471.902.019	435.533.270	427.833.742	425.239.548	428.309.421
Overig	6.120.998	11.912.985	5.462.901	5.462.901	5.462.901	5.462.901
Subtotaal Exploitatie OV	**480.163.490**	**483.815.004**	**440.996.170**	**433.296.642**	**430.702.449**	**433.772.321**
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel	2.424.283	3.419.445	3.515.195	3.515.195	3.515.195	3.515.195
Subtotaal Apparaatslasten	**2.424.283**	**3.419.445**	**3.515.195**	**3.515.195**	**3.515.195**	**3.515.195**
Financiering						
Rente	10.776.139	12.222.722	22.157.857	27.409.960	30.022.611	31.264.561
Subtotaal Financiering	**10.776.139**	**12.222.722**	**22.157.857**	**27.409.960**	**30.022.611**	**31.264.561**
Vennootschapsbelasting						
Heffing vennootschapsbelasting	2.402	0	375	375	375	375
Subtotaal vennootschapsbelasting	**2.402**	**0**	**375**	**375**	**375**	**375**
Totaal lasten	**504.539.625**	**512.483.855**	**476.868.746**	**474.421.321**	**474.439.778**	**478.751.600**
Baten						
Onttrekking fonds BDU	397.729.782	490.783.669	448.277.475	436.510.873	429.623.601	433.271.427
Rente	10.777.639	12.222.722	22.157.857	27.409.960	30.022.611	31.264.561
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.200.431	6.826.234	8.152.654	8.823.576	9.024.492	9.040.410
Overige inkomsten	89.831.772	5.931.798	5.927.798	5.858.179	5.854.179	5.850.179
Totaal baten	**505.539.625**	**515.764.423**	**484.515.784**	**478.602.587**	**474.524.883**	**479.426.577**
Saldo van baten en lasten	**1.000.000**	**3.280.568**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**
Toevoeging risicoreserve financiering	-1.000.000	-3.280.568	-7.647.038	-4.181.266	-85.105	-674.977
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiën

Beleid en programmering

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

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

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

Exploitatie openbaar vervoer - Concessies

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

Specificatie van de bus- en railconcessies

bedragen in euro's

	2023	2024	2025	2026	2027
Bus					
Totaal OV Concessie Bus Rotterdam e.o.	38.038.217	38.525.924	38.034.770	37.523.214	37.139.547
Totaal OV Concessie Haaglanden Stad	20.665.256	22.162.990	19.545.625	19.553.302	19.560.980
Totaal OV Concessie Voorne Putten Rozenburg	11.903.640	11.024.178	10.793.997	10.793.997	10.793.997
Totaal OV Concessie Haaglanden Streek	23.867.240	25.179.005	25.112.019	25.112.019	24.189.993
Totaal busconcessies	**94.474.353**	**96.892.096**	**93.486.411**	**92.982.532**	**91.684.517**
Rail					
Totaal OV Concessie RET Rail	199.069.655	181.957.331	166.833.320	165.176.540	164.422.182
Totaal OV Concessie HTM Rail	146.871.278	133.495.247	142.138.034	143.508.499	146.834.745
Totaal railconcessies	**345.940.933**	**315.452.578**	**308.971.354**	**308.685.039**	**311.256.927**
Overige contracten	31.486.733	23.188.596	25.375.977	23.571.977	25.367.977
Totaal concessies	**471.902.019**	**435.533.270**	**427.833.742**	**425.239.548**	**428.309.421**

Bus

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

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

Rail

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

- de subsidie voor RET rail voor 2024 is € 17,1 miljoen lager dan in 2023. In 2024 wordt in de begroting uitgegaan van een bezuiniging op metrobeheer of een vervangende bezuiniging van € 4 miljoen. Daarnaast wordt nog rekening gehouden met een aanvullende bijdrage van de MRDH voor de Transitievergoeding openbaar vervoer (TVOV) voor 2023 van € 6,9 miljoen. Verder daalt de exploitatiesubsidie met € 4,2 miljoen conform de groeiafspraken in de concessie en blijft vrijval uit de vaststelling van 2021 van € 2,5 miljoen beschikbaar voor de railconcessie 2023 van de RET. Het resterende verschil heeft te maken met mutaties binnen het assetbudget;
- de subsidie voor HTM Rail is in 2024 € 13,4 miljoen lager dan in 2023. Dit komt mede door de vrijval uit de vaststelling van de aanvullende subsidie van 2022 van € 4,4 miljoen die beschikbaar blijft voor de railconcessie 2023 van de HTM. Tevens wordt de daling veroorzaakt door een dotatie aan het kwaliteitsfonds in 2023 van € 1,4 miljoen, vrijval uit de vaststelling van 2021 van € 1,4 miljoen die beschikbaar blijft voor de railconcessie 2023 van de HTM, en een reservering voor het vervangen van camera's van € 1,1 miljoen in 2023. Binnen het assetbudget is 2023 € 4 miljoen beschikbaar voor de VAT-kosten van de aanschaf van de nieuwe trams. Het resterende verschil heeft te maken met mutaties binnen het assetbudget.

Overige contracten

Onder deze post zijn de volgende contracten opgenomen:
De Parkshuttle, Personenvervoer over water, Regiotaxi, Maatwerkvervoer, de huur van de Telexstraat en de bijdrage in tarieven en chipkaartkosten. Deze posten zijn gedurende de begrotingsjaren vrij constant. Daarnaast staan onder deze post de bijdragen aan vervoerders vanuit het Stimuleringsfonds opgenomen voor de Versnellingsmaatregelen, Maatwerkvervoer, Invoering Nieuwe Betaalwijzen, Transitie arbeidsmarkt vervoerbedrijven en de 27,5% regeling. Met name in de onttrekkingen aan het

Stimuleringsfonds zit jaarlijks een fluctuatie in de ingeschatte bijdrage van de MRDH aan de vervoerders. Daarnaast is in 2022 geen gebruik gemaakt van de reservering om eventuele indexatieverschillen op vangen, hierdoor is € 4,6 miljoen doorgeschoven naar 2023.

Exploitatie openbaar vervoer – Overig

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

Apparaatslasten

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

Rente en marktconformiteitsopslag OV-bedrijven

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

Vennootschapsbelasting

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

Overige inkomsten

De ramingen voor 2022 bevatten de beschikbaarheidsvergoedingen van het Rijk. Openbaar vervoer-bedrijven kunnen tot en met december 2023 rekenen op financiële steun van de Rijksoverheid.
De aanvragen voor het jaar 2023 kunnen pas sinds eind januari worden ingediend. Daardoor is er nog geen bedrag in de begroting 2023 opgenomen. Er zijn geen toezeggingen door het Rijk gedaan voor 2024 en verder.

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

2.2 Programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

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

Investeringsprogramma Vervoersautoriteit

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

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

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

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

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

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

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

Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Realisatie van Viersporigheid bij Schiedam Centrum (emplacement).
- No Regret-maatregelen CID-Binckhorst voor de ontsluiting woningbouw.
- Fietsmaatregelen realiseren in het kader van Westland Greenport 3.0.
- Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): Metronet vaker en sneller rijden.
- Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV): 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

- Viersporigheid Emplacement: Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Zuid-Holland invulling geven aan de rol van opdrachtgever. Op basis van voortgangsrapportages plantoetsing om te waarborgen dat de middelen van de MRDH doelmatig worden besteed.
- No Regret Binckhorst: het realiseren van een No Regret-pakket aan maatregelen in het CID-gebied op het gebied van fiets, hubs en OV-doorstroming.
- Fietsmaatregelen Westland: De wegbeheerders starten met de planuitwerking voor de drie Metropolitane fietsroutes en op basis van subsidieaanvragen van wegbeheerders verlenen wij subsidies.
- Een realisatiebesluit nemen voor het project MOVV Metronet.
- MOVV 'Gekoppeld Rijden' RandstadRail:
  - opstarten Definitief Ontwerp perron verlenging gekoppeld rijden lijn 4 (fase 1);
  - uitvoeren verkenning nieuwe spoorbeveiliging Samenloopdeel.
- Beoordelen van aanmeldingen voor het IPVa 2025 Kleine projecten in het kader van de Woningbouw versnellingsmaatregelen.

OV-ontwikkelprogramma's

In het vervoersgebied van de RET worden dossiers zoals het Plan Toekomstvast Tramnet, project Metronet, HOV Ridderkerk, HOV Maastunnel korte termijn, diverse knooppunten en OV-doorstromingsprojecten gerealiseerd. In het vervoersgebied van de HTM (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.

Welke resultaten willen we bereiken?

- HOV Ridderkerk met als doel het versnellen van het openbaar vervoer.
- Upgrade van busstation en metrostation Spijkenisse Centrum.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

- Op basis van de uitwerking HOV Ridderkerk subsidie verlenen aan de gemeente Ridderkerk met als doel het openbaar vervoer te versnellen.
- Op basis van rapportage bespreken van de voortgang van de Upgrade van het bus- en metrostation Spijkenisse centrum.

2.2.1.2 Opdracht 3 - Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren

Programma Metropolitane fietsroutes (MFR)

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Circa 100 km Metropolitane fietsroutes realiseren tot en met 2026.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Verbeterd OV-systeem

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- 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 2024?

- Uitwerking Plan Toekomstvast Tramnet.
- Realisatie HOV Maastunnel en knooppunt Zuidplein.
- Realisatie deelprogramma's 'Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR).
- Start geschikt maken lijn 1 (Delft en Rijswijk) voor nieuwe voertuigen, inclusief onderhoud spoor.
- Ingebruikname lijn 19 naar TU-wijk.

2.2.1.3 Opdracht 5 - Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk

Autonetwerk en verkeersmanagement

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Optimalisatie van het bestaande wegennetwerk door wegbeheerders.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Regionaal Basisnetwerk fiets

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Circa 100 km fietspad op het regionaal basisnetwerk fiets is verbeterd in 2026 (incl. verkeersveilige inrichting).

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Programma Knooppunten

De MRDH, stationsbeheerders en de individuele gemeente(n) zetten gezamenlijk in op kwaliteitsverbetering van bestaande knooppunten. De MRDH 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 2024?

- Op basis van het vastgestelde startdocument kunnen gemeenten/wegbeheerders verder uitvoering geven aan de verbetering van het OV-knooppunt. Hiervoor kunnen de gemeenten voorstellen indienen voor het IPVa voor 50% subsidie.

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- 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 2024?

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

Doorstromingsprojecten uit OV-Ontwikkelprogramma's

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

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

2.2.2 Wat gaat het kosten?

Programma 2 **Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer**

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten						
Projectkosten Verkeer						
Verkeersmanagement en wegenstructuur	16.993.722	42.753.320	26.108.451	32.428.257	20.242.315	19.609.814
Fiets- en ketenmobiliteit	8.195.257	19.931.453	31.795.381	44.480.000	49.400.000	60.025.555
Verkeersveiligheid	6.033.030	22.462.691	8.981.454	9.512.087	8.924.295	9.156.778
Subtotaal Verkeer	**31.222.008**	**85.147.465**	**66.885.286**	**86.420.343**	**78.566.610**	**88.792.147**
Projectkosten Openbaar vervoer						
Netwerk openbaar vervoer	23.190.433	69.751.040	57.662.804	65.110.008	95.827.308	62.500.000
Subtotaal Openbaar vervoer	**23.190.433**	**69.751.040**	**57.662.804**	**65.110.008**	**95.827.308**	**62.500.000**
Apparaatslasten						
Directe kosten personeel	1.343.622	1.455.782	1.496.525	1.496.525	1.496.525	1.496.525
Subtotaal Apparaatslasten	**1.343.622**	**1.455.782**	**1.496.525**	**1.496.525**	**1.496.525**	**1.496.525**
Totaal Lasten	**55.756.063**	**156.354.286**	**126.044.616**	**153.026.876**	**175.890.443**	**152.788.672**
Baten						
Onttrekking fonds BDU	53.853.886	154.354.340	124.402.450	151.384.710	175.006.733	151.904.962
Overige inkomsten	1.902.178	1.999.946	1.642.166	1.642.166	883.710	883.710
Totaal baten	**55.756.063**	**156.354.286**	**126.044.616**	**153.026.876**	**175.890.443**	**152.788.672**
Saldo van baten en lasten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiën

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

Verkeersmanagement en wegenstructuur

In de begrotingsperiode wordt gewerkt aan de realisatie van de No Regret-maatregelen CID-Binckhorst. Hiervoor is € 22 miljoen (rijksbijdrage en MRDH-bijdrage) opgenomen gedurende 2023-2027. In de periode 2023-2026 wordt aan de Korte Termijn Aanpak € 21 miljoen besteed. In de periode 2024-2027 wordt € 20 miljoen besteed aan de realisatie van het bovengrondse ontwerp van de Beatrixlaan en kruising Erasmusweg-Lozerlaan en oplevering verkenning ondertunneling Beatrixlaan. In de begroting is daarnaast rekening gehouden met de oplevering van de A16 Rotterdam, in de jaren 2023-2025 wordt hieraan € 28 miljoen besteed.

Fiets- en ketenmobiliteit

Voor het programma Metropolitane Fietsroutes (MFR) zijn inmiddels reserveringen gemaakt voor de MFR's Naaldwijk - Rotterdam, Delft - Rotterdam Alexander, Zoetermeer - Rotterdam, Den Haag - Pijnacker en Rotterdam - Ridderkerk in de periode 2023-2027 voor in totaal € 100 miljoen. Voor de MFR's als onderdeel van de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 Westland is vanaf 2024 € 45 miljoen gereserveerd. Voor stimuleringsmaatregelen Ketenmobiliteit in het kader van het Transitieprogramma OV en corona is voor de periode 2023-2027 € 6 miljoen begroot.

Verkeersveiligheid

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

OV-netwerk

In de jaren 2023-2026 staat de realisatie van infrastructurele aanpassingen voor het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse regio (INTHR) gepland voor € 110 miljoen. Daarnaast wordt in de beginjaren van de begrotingsperiode geïnvesteerd in de aanpassing van station van Schiedam in verband met 4-sporigheid, de projecten bus- en metrostation Spijkenisse Centrum, R-net Ridderkerk - Rotterdam en aan doorstromingsmaatregelen. Vanaf 2023 respectievelijk 2025 wordt gestart met de uitvoering van de MoVV projecten Metronet en RandstadRail.

Apparaatslasten

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

Overige inkomsten

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

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

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

opdracht 2 - Toekomstbestendige economie stimuleren
opdracht 4 - Vernieuwen van werklocaties

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

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

2.3.1.1 Opdracht 2 - Toekomstbestendige economie stimuleren

Algemeen

Het aanpakken van de mismatch tussen onderwijs en arbeidsmarkt en het verhogen van de productiviteit en bedrijvigheid zorgt voor de groei van welvaart en welzijn. Door een groei van het aantal arbeidsplaatsen en deze arbeidsplaatsen in te vullen met geschikt personeel groeit de arbeidsparticipatie. De extra arbeidsplaatsen en productiviteit dragen bij aan de ambitie van extra groei van welvaart en welzijn. Voor een betere aansluiting tussen onderwijs en de arbeidsmarkt zetten we in op twee programma's: *Campusprogramma* en *Leven Lang Ontwikkelen programma*. Voor extra productiviteit en bedrijvigheid zetten we in op *Versterken mkb* en *Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's*. Hierna wordt per aandachtsgebied op basis van de Strategische Agenda aangegeven wat we willen bereiken en wat we daarvoor gaan doen in 2024.

Campusprogramma

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

Welke resultaten willen we bereiken?

- Verbeterde samenwerking tussen onderwijs, overheid en bedrijfsleven via regionale mbo- en hbo-campussen en mogelijk via nieuwe samenwerkingen met onderwijsinstellingen.
- Jaarlijks nemen minimaal 1.000 studenten en 250 bedrijven per jaar deel aan campus(innovatie) opdrachten en programma's.
- Minimaal veertien fysieke mbo- en hbo-campussen, dichtbij regionale bedrijvigheid met een goede geografische spreiding in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

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 2024?

- We leveren een financiële bijdrage aan minimaal vier LLO-projecten per jaar in die sectoren die voor de metropoolregio de grootste opgave hebben (IT-, energie-, 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.
- Meer samenhang tussen initiatieven voor het mkb in de regio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

Versterken innovatie-ecosysteem en innovatieprogramma's

In Region of the Future worden samen met Yes!Delft oplossingen ontwikkeld voor regionale innovatievraagstukken. Startups ontwikkelen schaalbare, commercieel en technisch haalbare oplossingen. Gemeenten kunnen hier optreden als eerste klant, waardoor maatschappelijke opgaven direct worden gekoppeld aan de uitdagingen van individuele gemeenten. De nieuwe producten en diensten die dit oplevert zorgen voor stageplaatsen, nieuwe bedrijvigheid, kostenbesparingen en productiviteitsgroei.

Daarnaast stimuleren we sectorale innovatieprogramma's en innovatieve programma's/projecten op economische toplocaties die zorgen ervoor dat bedrijven hun vernieuwende producten en diensten sneller ontwikkelen in testomgevingen ('fieldlabs'). Hierbij ligt de focus op het toepassen van innovatie bij het mkb. De MRDH stimuleert innovatie door met strategische partners zoals InnovationQuarter en de provincie Zuid-Holland financiering en schaalvergroting van programma's te organiseren waardoor deze meer maatschappelijke- en economische effecten opleveren.

Welke resultaten willen we bereiken?

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

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

2.3.1.2 Opdracht 4 - Vernieuwen van werklocaties

Het economische en maatschappelijke belang van winkelgebieden, kantorenlocaties en bedrijventerreinen is groot. Deze plekken bieden werkgelegenheid aan een brede beroepsbevolking, bieden ondernemers en bedrijven de ruimte om te produceren, innoveren en slimme oplossingen te bedenken. Daarmee spelen ze (in potentie) een sleutelrol in grote transities, zoals de energietransitie, circulaire transitie en klimaatadaptatie (waaronder ruimte voor groenblauwe oplossingen op bedrijventerreinen) en digitalisering.

Aan de hand van de Strategie werklocaties MRDH sturen de 21 gemeenten op het versterken van de ruimtelijke economische structuur van de regio door 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 bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel (o.b.v. vloeroppervlakten).
- Beter benutten van geschikte locaties voor watergebonden bedrijven en voor HMC-bedrijven op bestaande bedrijventerreinen.
- Hoger percentage kantoren met minimaal energielabel C.
- Revitalisering/verduurzaming verouderd of leegstaand vastgoed op bedrijventerreinen voor nieuwe bedrijvigheid.

Wat gaan we daarvoor doen in 2024?

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

2.3.2 Wat gaat het kosten?

Programma 3 **Economisch Vestigingsklimaat**

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten						
Subtotaal programmakosten	2.865.671	4.112.704	3.160.479	3.412.146	3.620.479	3.620.479
Subsidie InnovationQuarter	872.500	950.898	986.081	986.081	986.081	986.081
Subsidie YES!Delft	410.417	500.000	500.000	208.333	0	0
Subtotaal directe kosten personeel	867.175	1.041.441	1.070.550	1.070.550	1.070.550	1.070.550
Totaal lasten	**5.015.763**	**6.605.043**	**5.717.110**	**5.677.110**	**5.677.110**	**5.677.110**
Baten						
Inwonerbijdrage	5.297.733	5.318.092	5.677.110	5.677.110	5.677.110	5.677.110
Overige bijdragen gemeenten	44.099	37.500	40.000	0	0	0
Overige bijdragen provincie	10.000	0	0	0	0	0
Totaal baten	**5.351.832**	**5.355.592**	**5.717.110**	**5.677.110**	**5.677.110**	**5.677.110**
Saldo van baten en lasten	**336.069**	**-1.249.451**	**0**	**0**	**0**	**0**
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV	118.750	1.249.451	0	0	0	0
Toevoeging aan Egalisatiereserve EV	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**454.819**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting financiën

De begroting 2024 bestaat voor € 3.160.479 uit programmakosten, voor € 986.081 uit een begrotingspost subsidie voor InnovationQuarter, voor € 500.000 uit een begrotingspost subsidie aan YES!Delft en voor € 1.070.550 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 € 3.160.479 bestaan uit de volgende onderdelen:

- cofinanciering beschikbaar stellen aan gemeenten voor projecten die tot doel hebben bij te dragen aan de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH, en binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting, heeft de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat deze bevoegdheid;
- projectontwikkeling voor het realiseren van de programmadoelstellingen.

Subsidie InnovationQuarter

InnovationQuarter (IQ) is als regionale ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de MRDH met betrekking tot versterking van het economisch vestigingsklimaat. Daarom worden er jaarlijks afspraken gemaakt tussen IQ en de MRDH over de inzet die IQ als regionale ontwikkelingsmaatschappij levert om de economie te versterken door

innovatie te stimuleren en de verbinding met het bedrijfsleven te bekrachtigen. Dit wordt gedaan in samenwerking met de Rijksoverheid, provincie Zuid-Holland, gemeenten, kennisinstellingen, bedrijven en de MRDH. Ondernemers zijn daarbij de belangrijkste doelgroep. Zij investeren en creëren de banen die de economie verder helpen. Met ingang van begrotingsjaar 2018 verstrekt de MRDH jaarlijks een begrotingspost subsidie aan InnovationQuarter voor het uitvoeren van deze afspraken. Ten opzichte van de begroting 2023 is de subsidie met 3,7% geïndexeerd.

Subsidie YES!Delft

Het algemeen bestuur heeft op 8 juli 2022 een meerjarige begrotingspost subsidie aan YES!Delft verleend voor de periode juni 2022 tot juni 2025 van € 1.500.000 voor het programma Region of the Future. Het programma is een vervolg op het programma City of the Future, een innovatieplatform voor alle 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 2024 bedraagt € 500.000 en wordt gedekt uit het reguliere programmabudget.

Directe kosten personeel

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

Inwonerbijdrage

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2023 met € 0,15 (Kadernota MRDH begroting 2024) naar € 2,97 per inwoner. Voor 2024 is dat een totaalbedrag van € 7.278.783. Van deze inwonerbijdrage van € 2,97 zal maximaal € 1,21 worden ingezet voor de dekking van apparaatslasten Economisch Vestigingsklimaat (kadernota MRDH begroting 2024).

In de begroting 2024 wordt op begrotingsbasis € 1,09 van de inwonerbijdrage ingezet voor apparaatslasten. De resterende € 1,88 wordt ingezet voor de bekostiging van de programmaopgaven en de gemeentelijke projecten ter versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Van de totale inwonerbijdrage van € 7.278.783, wordt € 1.601.673 ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2). Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt de resterende inwonerbijdrage van € 5.677.110 verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende bijdragen.

Overige inkomensoverdrachten gemeenten

Dit betreft het gemeentelijk aandeel in de licentieovereenkomst met Locatus. De MRDH heeft een licentieovereenkomst met Locatus voor het gebruiksrecht van databestanden met detailhandelsgegevens. Verschillende gemeenten maken gebruik van deze licentieovereenkomst en worden voor hun aandeel doorbelast door de MRDH. Dit gemeentelijke aandeel wordt als budget toegevoegd aan de begroting. De huidige overeenkomst loopt tot en met 2024.

Hoofdstuk 3 Algemene dekkingsmiddelen, overhead en vennootschapsbelasting

3.1 Algemene dekkingsmiddelen

De MRDH-begroting kent de volgende algemene dekkingsmiddelen:

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

Brede Doeluitkering

Voor de bekostiging van haar regionaal verkeer- en vervoerbeleid (wettelijke taak) ontvangt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (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 2022:

BDU-inkomsten

bedragen in euro's

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

Inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

Het programma Economisch Vestigingsklimaat en de daaraan toe te rekenen overhead wordt bekostigd uit een door de deelnemende gemeenten te betalen jaarlijkse bijdrage per inwoner op basis van het door het CBS vastgestelde inwonertal per gemeente op 1 januari van het voorgaande begrotingsjaar.

Per inwoner bedraagt deze bijdrage in 2024 € 2,97. Daarvan mag maximaal € 1,21 worden besteed aan de bekostiging van apparaatslasten (Kadernota MRDH begroting 2024). De totale bijdrage voor 2024 is geraamd op € 7.278.783. In hoofdstuk 7 is een specificatie per gemeente opgenomen.

Financiering

De opbrengsten van de financieringsfunctie worden uitsluitend bepaald door de financiering van OV-bedrijven, aan wie de MRDH één of meerdere concessies heeft verleend. De ontvangen rente wordt uitsluitend aangewend voor de bekostiging van de rente die de MRDH in dit kader moet betalen aan externe financiers. Daarnaast wordt aan deze OV-bedrijven een marktconformiteitsopslag in rekening gebracht, die in eerste instantie wordt aangewend voor de vorming van een risicoreserve financieringen en daarna uitsluitend beschikbaar is voor de bekostiging van de programma's verkeer en openbaar vervoer. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

3.2 Overhead

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

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

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

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

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

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

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

Net als in de Begroting 2023 wordt het relatieve formatiebudget van het primaire proces gebruikt om de salariskosten van de stafbureaus (inclusief secretaris-algemeen directeur) en de overige bedrijfsvoeringskosten door te belasten aan de rijksmiddelen BDU en de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% Economisch Vestigingsklimaat versus 80% Verkeer en Openbaar Vervoer. 20% van deze kosten komt daarmee ten laste van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat en 80% van deze kosten komt ten laste van de rijksmiddelen BDU.

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

Overhead

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten						
Personele overhead Va	3.311.404	3.350.861	3.444.557	3.444.557	3.444.557	3.444.557
Materiële overhead Va	2.037.658	2.495.200	2.799.200	2.799.200	2.799.200	2.799.200
	5.349.062	5.846.061	6.243.757	6.243.757	6.243.757	6.243.757
Personele overhead EV	841.301	877.338	901.873	901.873	901.873	901.873
Materiële overhead EV	509.414	623.800	699.800	699.800	699.800	699.800
	1.350.715	**1.501.138**	**1.601.673**	**1.601.673**	**1.601.673**	**1.601.673**
Totaal lasten overhead	**6.699.777**	**7.347.199**	**7.845.430**	**7.845.430**	**7.845.430**	**7.845.430**
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Dekkingsbronnen overhead (euro's)	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Onttrekking fonds BDU	5.349.062	5.846.061	6.243.757	6.243.757	6.243.757	6.243.757
Inwonerbijdrage EV	1.350.715	1.501.138	1.601.673	1.601.673	1.601.673	1.601.673
Totaal dekkingsbronnen overhead	**6.699.777**	**7.347.199**	**7.845.430**	**7.845.430**	**7.845.430**	**7.845.430**
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

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

3.3 Vennootschapsbelasting

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

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

Hoofdstuk 4 Paragrafen

4.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

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

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

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

Desondanks is er wel sprake van een financieringsbehoefte. Die wordt veroorzaakt door de volgende twee factoren:

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

Financiering railinvesteringen

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

Bussenleningen

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

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
OV-bedrijven	1.038.464.198	1.178.434.981	1.350.878.196	1.416.360.864	1.436.512.386	1.428.203.444
Overbesteding	0	0	0	0	0	0
Totalen per jaar	**1.038.464.198**	**1.178.434.981**	**1.350.878.196**	**1.416.360.864**	**1.436.512.386**	**1.428.203.444**

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

Financieringsfunctie

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten						
Rente OV-bedrijven	10.776.139	12.222.722	22.157.857	27.409.960	30.022.611	31.264.561
Totaal	**10.776.139**	**12.222.722**	**22.157.857**	**27.409.960**	**30.022.611**	**31.264.561**
Baten						
Rente OV-bedrijven	10.777.639	12.222.722	22.157.857	27.409.960	30.022.611	31.264.561
Marktconformiteits-opslag OV-bedrijven	7.200.431	6.826.234	8.152.654	8.823.576	9.024.492	9.040.410
Totaal	**17.978.070**	**19.048.956**	**30.310.511**	**36.233.536**	**39.047.103**	**40.304.971**
Resultaat voor reservemutaties	-7.201.931	-6.826.234	-8.152.654	-8.823.576	-9.024.492	-9.040.410
Dotatie risicoreserve financieringen	1.000.000	3.280.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Netto resultaat	**-6.201.931**	**-3.545.666**	**-505.616**	**-4.642.309**	**-8.939.387**	**-8.365.433**

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

Schatkistbankieren

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

Renterisicobeheer

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

De renterisiconorm bedraagt voor 2024 20% van de lastenkant van de begroting en bedraagt € 123 miljoen. De MRDH voldoet naar verwachting meerjarig aan deze norm:

Renterisiconorm en renterisico's 2024-2027

bedragen in euro's

	2024	2025	2026	2027
1a. Renteherziening op vaste schuld o/g	-	-	-	-
1b. Renteherziening op vaste schuld u/g	-	-	-	-
2. Netto renteherziening op vaste schuld (1a-1b)	-	-	-	-
3a. Nieuw aangetrokken vaste schuld	237.657	497.350	638.083	714.539
3b. Nieuwe verstrekte lange leningen	237.657	497.350	638.083	714.539
4. Netto nieuw aangetrokken vaste schuld (3a-3b)	-	-	-	-
5. Betaalde aflossingen	110.697	130.248	150.248	176.302
6. Herfinanciering (laagste van 4 en 5)	-	-	-	-
7. Renterisico op vaste schuld (2+6)	**-**	**-**	**-**	**-**
Renterisiconorm				
8. Begrotingstotaal	616.476	640.971	663.853	645.063
9. Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	20%	20%	20%	20%
10. Renterisiconorm (8 x 9)	**123.295**	**128.194**	**132.771**	**129.013**
Toets renterisiconorm				
10. Renterisiconorm	123.295	128.194	132.771	129.013
7. Renterisico op vaste schuld	-	-	-	-
11. Ruimte(+) Overschrijding (-); (10-7)	**123.295**	**128.194**	**132.771**	**129.013**

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2024 bedraagt 8,2% van de lastenkant van de begroting en kan daarmee worden berekend op een bedrag van € 51 miljoen. Naar verwachting wordt in 2024 aan deze norm voldaan:

Kasgeldlimiet 2024

bedragen x € 1.000

		kwartaal 1	kwartaal 2	kwartaal 3	kwartaal 4
Omvang korte schuld					
Opgenomen gelden < 1 jaar		-	-	-	-
Schuld rekening courant		-	-	-	-
Gestorte gelden door derden < 1 jaar		-	-	-	-
Overige geldleningen niet zijnde vaste schuld		-	-	-	-
Totaal netto vlottende schuld		-	-	-	-
Vlottende middelen					
Contante gelden in kas		-	-	-	-
Tegoeden in rekening courant		107.960	122.538	177.594	171.496
Overige uitstaande gelden < 1 jaar					
Totaal vlottende middelen		**107.960**	**122.538**	**177.594**	**171.496**
Toets kasgeldlimiet					
Totaal netto vlottende schuld		107.960	122.538	177.594	171.496
Toegestande kasgeldlimiet		50.551	50.551	50.551	50.551
Ruimte (+) of overschrijding (-) van de limiet		158.511	173.089	228.145	222.047
Begrotingstotaal	**616.476**				
Percentage vastgesteld per ministeriele regeling	8,20%				
Kasgeldlimiet	**50.551**				

4.2 Verbonden partijen

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

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

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

Een partij die jaarlijks een subsidie ontvangt, waaraan geen andere financiële verplichtingen met een juridische afdwingbaarheid door derden verbonden zijn, is geen verbonden partij.

Verbonden partijen voeren meestal taken uit met een groot publiek belang. Ze leveren een forse bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelen.

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

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

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

Naam	HTM Personenvervoer N.V.
Vestigingsplaats	Den Haag
Visie	Door middel van zeggenschap in HTM Personenvervoer N.V. het waarborgen van goed openbaar vervoer in de regio.
Openbaar behartigd belang	Het beheer van een aandeel in een bedrijf dat het openbaar vervoer in de regio Haaglanden verzorgt.
Deelnemende partijen	De andere aandelen van HTM Personenvervoer N.V. zijn in handen van HTM Beheer BV.
Rechtsvorm	Naamloze vennootschap
Bestuurlijk belang	Houder van 1 aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in HTM Personenvervoer N.V. van € 1
Eigen vermogen	Per 31-12-2022: € 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.
	Naamloze Vennootschap
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Investeren in bereikbaarheid van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH is permanente vertegenwoordiger in de Stuurgroep.
Financieel belang	De bekostiging van de in het Jaarplan opgenomen werkzaamheden. Dat bestaat uit de bekostiging van een exploitatiebudget en een werkbudget. Conform afspraken BO MIRT 25/26 november 2020 bedraagt het exploitatiebudget totaal € 4.900.000 per jaar voor de periode 2022 t/m 2026, waarvan 1/6 deel (€ 816.667 per jaar) voor de MRDH. De bijdrage aan het werkbudget is voor de MRDH € 383.333 per jaar voor ten minste de periode 2022 t/m 2025. De bijdrage aan het exploitatiebudget is onderdeel van de programmabegroting Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Beleid en programmering Verkeer. De bijdrage aan het werkbudget is onderdeel van de programmabegroting Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, Verkeersmanagement en wegenstructuur.
Eigen vermogen	Per 31-12-2021: € 0
Vreemd vermogen	Per 31-12-2021: € 0
Financieel resultaat	Over 2021: € 0
Risico's	Er bestaat het risico op overbesteding (meer geld uitgeven dan er beschikbaar is). Bij zicht op overbesteding dient overeenkomstig de SOK aan de deelnemende partijen hiervoor toestemming te worden gevraagd. Hierdoor wordt dit risico beperkt.
Beleidsvoornemens	De beleidsvoornemens staan opgenomen in een Werkplan en worden jaarlijks vertaald in een Jaarplan. Conform de 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.

Afname reizigers openbaar vervoer

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

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

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

Financiering OV-bedrijven

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

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

De ondergrens voor de opbouw van de risicoreserve financieringen wordt net als in de begroting 2023 berekend op basis van de maandelijks te betalen concessievergoedingen. De maandelijkse concessievergoedingen voor rail en bus bedragen in de periode 2024-2027 gemiddeld € 33 miljoen. Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat. De ondergrens van de op te bouwen risicoreserve wordt daarmee bepaald op € 30 miljoen.

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

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Financiering aan HTM, RET en EBS (inclusief garanties)	1.138.464.198	1.274.434.981	1.442.878.196	1.504.360.864	1.520.512.386	1.508.203.444
boekwaarde MVA HTM, RET en EBS	1.273.325.958	1.359.119.825	1.471.204.808	1.485.384.557	1.508.596.422	1.476.679.262
Economische waarde MVA (65% boekwaarde)	827.661.873	883.427.887	956.283.126	965.499.962	980.587.674	959.841.520
Dekkingstekort economische waarde versus financiering	310.802.325	391.007.094	486.595.070	538.860.902	539.924.711	548.361.924
Weging risico	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Netto/gewogen risico	24.864.186	31.280.568	38.927.606	43.108.872	43.193.977	43.868.954
Netto/gewogen risico (ondergrens € 30 miljoen)[1)]	28.000.000	31.280.568	38.927.606	43.108.872	43.193.977	43.868.954
Risicoreserve financieringen aanvang jaar cumulatief	27.000.000	28.000.000	31.280.568	38.927.606	43.108.872	43.193.977
In rekening gebrachte marktconformiteits-opslag per jaar	**7.200.431**	**6.826.234**	**8.152.654**	**8.823.576**	**9.024.492**	**9.040.410**
Toevoeging opslag aan risicoreserve	**1.000.000**	**3.280.568**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	0	0	0	0	0	0
Beschikbaar voor exploitatie	**6.200.431**	**3.545.666**	**505.616**	**4.642.309**	**8.939.387**	**8.365.433**

[1)] *Ondergrens tot en met boekjaar 2022, cf. begroting 2022: 28 miljoen*

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

Samenvatting weerstandsvermogen-ratio begroting 2024

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

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

Vennootschapsbelasting

Per 1 januari 2016 is de MRDH belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (Vpb) voor zover zij voor een van de activiteiten een onderneming drijft. De Rijksbelastingdienst heeft in november 2019 per brief laten weten van mening te zijn dat de hiervoor genoemde wettelijk verplichte marktconformiteitsopslag die de MRDH in rekening brengt aan de vervoerders in de Vpb-heffing wordt betrokken. Gemiddeld bedroeg de risico-opslag tot en met 2022 ongeveer € 7 miljoen per jaar. De MRDH diende er rekening mee te houden dat van dit bedrag jaarlijks 25% vennootschapsbelasting moet worden betaald. Dat wil zeggen ongeveer € 1,75 miljoen per jaar aan belastingafdracht. In samenwerking met het Fiscaal Team van de gemeente Den Haag verrichtte de MRDH hiervoor grondig onderzoek. Zij nam het standpunt in dat er geen sprake is van enige belastingplicht voor de MRDH. In de afgelopen jaren is er veelvuldig overleg gepleegd met de Rijksbelastingdienst.

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

Kengetallen

in %

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Netto schuldquote	175,0	167,0	209,6	212,2	209,2	213,7
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-5,7	-5,1	-6,9	-7,3	-7,2	-7,5
Solvabiliteitsratio	2,1	2,2	2,5	2,7	2,7	2,8
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,4	1,0	2,5	1,3	0,0	0,2
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Opmerkingen

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor de MRDH niet van toepassing.

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

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

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

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

4.4 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringen

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

Afschrijvingen

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

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch nut

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

Op gronden en terreinen wordt niet afgeschreven.

De volgende materiële vaste activa met economisch nut worden lineair afgeschreven in:
a. maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
b. maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
c. 5 jaar: telefooninstallaties;
d. 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
e. 10 jaar: kantoormeubilair;
f. maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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

Bedrijfsgebouw Westersingel

Eind oktober 2017 is de nieuwe huisvesting van de ambtelijke organisatie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar. Ten behoeve van de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017

een bedrag geïnvesteerd van € 1,2 miljoen. In 2019 is er geïnvesteerd in het parkeerterrein op de Westersingel. Deze investeringen wordt in 10 jaar afgeschreven. De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en heeft daartoe contracten afgesloten met gespecialiseerde marktpartijen.

bedragen in euro's

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

Overige materiële vaste activa

Kantoorinventaris en ICT hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. Als gevolg van de verhuizing naar het nieuwe pand in 2017 (zie hiervoor) moest in 2017 een nieuw datanetwerk worden aangelegd en nieuw meubilair worden aangeschaft tot een totaal bedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT gedaan. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware in combinatie met een nieuwe provider, de doorontwikkeling van het financiële systeem (projectadministratie en verdere digitalisering werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. De komende jaren vinden geen nieuwe investeringen plaats in ICT. In 2019 heeft vervanging van de hardware plaatsgevonden op basis van huur contracten waardoor geen afschrijvingslast ontstaat. Noodzakelijke eenmalige software updates in 2019 (onder meer het document management systeem en vergadersysteem) zijn ten laste gebracht van de hiervoor ingestelde Reserve Interne kwaliteitsverhoging.

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

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

In 2019 is er geïnvesteerd in meubilair en het terras. In 2022 is in het kader van "Het Nieuwe Werken" geïnvesteerd in kantoormeubilair en in de vergaderfaciliteiten. In 2023 zijn er investeringen gedaan in het kader van nieuwe koffiemachines.

bedragen in euro's

Investering	Investerings-bedrag	2023	2024	2025	2026	2027
Koffiemachines	30.000	30.000	-	-	-	-

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

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

Haltevoorzieningen

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

De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2021 bedraagt € 0.

Gronden

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

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

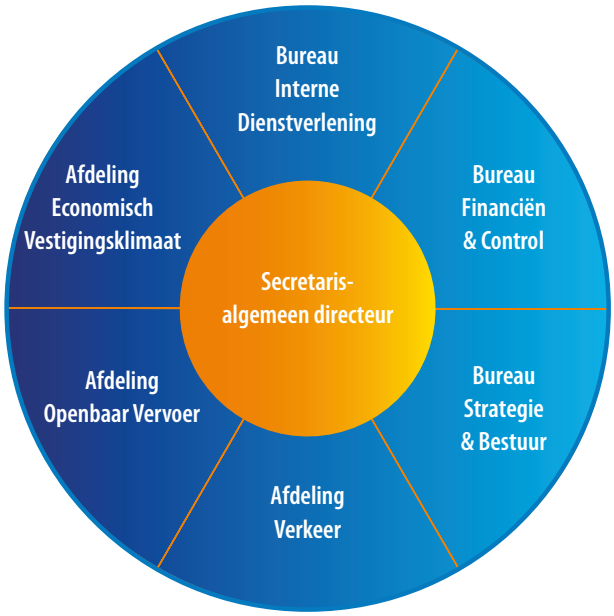
Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

4.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

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

De MRDH-organisatie ziet er als volgt uit:



Secretaris-algemeen directeur

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

Afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer

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

Economisch Vestigingsklimaat (EV)

De dagelijkse leiding en de verantwoordelijkheid voor de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat ligt bij de manager EV. Dit organisatieonderdeel telt 10 fte en is ongewijzigd ten opzichte van de begroting 2023. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

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

De uitvoering van stafzaken is op centraal niveau georganiseerd in drie bureaus: BFC, BSB en BID. BFC bevat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control en juridische zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie/public affairs, bestuurszaken en communicatie. BID bevat de bedrijfsvoeringsfuncties HRM, informatiebeheer en facilitaire zaken/huisvesting. De ambtelijke capaciteit voor deze bureaus is tezamen 29,6 fte. Het aantal fte stafzaken in de begroting 2024 is gelijk gebleven ten opzichte van de begroting 2023. De salarissen van de medewerkers komen voor 20% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 80% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Zie voor een verdere toelichting op deze verdeelsleutels hoofdstuk 3.2 Overhead.

Van de inwonerbijdrage voor EV van € 2,97 (prijspeil 2024) wordt conform de afspraken (Kadernota MRDH begroting 2024) maximaal € 1,21 (prijspeil 2024) ingezet voor apparaatslasten. De daadwerkelijk begroting voor apparaatslasten bedraagt in 2024 € 2.672.223 (zie tabel kostenverdeling hierna), oftewel € 1,09 per inwoner (voor aantal inwoners zie hoofdstuk 7).

Voor de salarislasten volgt de MRDH de bedrijfseigen cao, die weer de rechtspositie van de gemeente Rotterdam en de cao gemeenten volgt. De huidige cao betreft de periode tot en met 1 januari 2024. Voor het jaar 2024 wordt rekening gehouden met een loonstijging van 2,8%. Dit percentage is een inschatting op basis van de macro economische verkenning 2023 (MEV 2023) van september 2022 van het Centraal Planbureau. De MEV 2023 bevat geen schattingen voor het jaar 2024, voor het jaar 2024 is daarom de inschatting voor 2023 doorgetrokken.

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

Salariskosten

bedragen in euro's

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

** De MRDH begroot op formatie en werkgeverslasten*

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

Kostenverdeling apparaatslasten

bedragen in euro's

Onderdeel	fte's	Kosten	BDU verkeer en vervoer			Inwonerbijdrage EV		
			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	216.008			172.807		43.202	80/20
BFC, BSB en BID	29,6	3.147.393			2.517.914		629.479	80/20
Vervoersautoriteit	52,0	5.765.556	3.515.195	1.496.525	753.836			100
Economisch Vestigingsklimaat	10,0	1.299.743				1.070.550	229.193	100
Totaal personele apparaatslasten	92,6	10.428.700						
Materiële apparaatslasten		3.499.000			2.799.200		699.800	80/20
Totalen		**13.927.700**	**3.515.195**	**1.496.525**	**6.243.757**	**1.070.550**	**1.601.673**	

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

Informatiebeveiliging, privacy en informatiebeheer

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

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

Informatiebeveiliging

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

Privacy

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

Informatiebeheer

- Het opzetten van een kwaliteitsmonitoringssysteem voor informatiebeheer.

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 2024 worden de volgende subsidies begroot:

Begrote subsidies 2024

bedragen in euro's

Soort subsidie	Begrotingsprogramma	Begunstigde	Bedrag 2024	Toelichting
Begrotingspost subsidie	Expoitatie verkeer en openbaar vervoer	CROW	900.000	Subsidie voor het uitvoeren van het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV). Het KpVV-programma is gericht op het ondersteunen van de gezamenlijke decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun integrale verkeer- en vervoerbeleid door kennisproducten en het organiseren van netwerken.
Begrotingspost subsidie	Economisch Vestigingsklimaat	InnovationQuarter	986.081	InnovationQuarter (IQ) is als regionaal ontwikkelingsmaatschappij in Zuid-Holland een belangrijke partner in het realiseren van de doelstellingen van de MRDH voor versterking van het economisch vestigingsklimaat. Daarom worden er jaarlijks afspraken gemaakt tussen IQ en de MRDH over de inzet die IQ als regionaal ontwikkelingsmaatschappij levert om de economie te versterken door innovatie te stimuleren en de verbinding met het bedrijfsleven te bekrachtigen. Dit wordt gedaan in samenwerking met de rijksoverheid, provincie Zuid-Holland, gemeenten, kennisinstellingen, bedrijven en de MRDH. Ondernemers zijn daarbij de belangrijkste doelgroep. Zij investeren en creëren de banen die de economie verder helpen. Met ingang van begrotingsjaar 2018 verstrekt de MRDH jaarlijks een begrotingspostsubsidie aan InnovationQuarter voor het uitvoeren van deze afspraken.
Begrotingspost subsidie meerjarig	Economisch Vestigingsklimaat	YES!Delft	500.000	Het algemeen bestuur heeft op 8 juli 2022 een meerjarige begrotingspostsubsidie 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 vande onderdelen van dit programma. Bij Region of de Future ligt de focus op de opgaven die bij kunnen dragen aan oplossingen voor de strategische regionale uitdagingen, zoals gedefinieerd in de Groeiagenda Zuid-Holland.

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

Hoofdstuk 5 Financiële begroting

5.1 Overzicht baten en lasten

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

Programmabegroting 2024

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	504.539.625	512.483.855	476.868.746	474.421.321	474.439.778	478.751.600
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	55.756.063	156.354.286	126.044.616	153.026.876	175.890.443	152.788.672
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.015.763	6.605.043	5.717.110	5.677.110	5.677.110	5.677.110
Overhead	6.699.777	7.347.199	7.845.430	7.845.430	7.845.430	7.845.430
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Totaal	**572.011.228**	**682.790.383**	**616.475.902**	**640.970.738**	**663.852.761**	**645.062.813**
Baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	505.539.625	515.764.423	484.515.784	478.602.587	474.524.883	479.426.577
2. Infrastructuur verkeer en openbaar Vervoer	55.756.063	156.354.286	126.044.616	153.026.876	175.890.443	152.788.672
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.351.832	5.355.592	5.717.110	5.677.110	5.677.110	5.677.110
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.699.777	7.347.199	7.845.430	7.845.430	7.845.430	7.845.430
Totaal	**573.347.297**	**684.821.500**	**624.122.940**	**645.152.004**	**663.937.866**	**645.737.790**
Saldo van baten en lasten	**1.336.068**	**2.031.117**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**
Onttrekking aan reserves	118.750	1.249.451		0	0	0
Toevoeging aan reserves	-1.000.000	-3.280.568	-7.647.038	-4.181.266	-85.105	-674.977
Resultaat	**454.818**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar wordt verwezen naar hoofdstuk 2, waar de genoemde programma's inhoudelijk worden beschreven. De baten en lasten van de treasury-functie worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering). Lasten en dekking van de Overhead worden inhoudelijk toegelicht in hoofdstuk 3.2. De gespecificeerde onttrekking en toevoeging aan reserves is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2022-2027.

Per taakveld is de begroting als volgt te rubriceren:

Begroting 2024 per taakveld

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten per taakveld						
2.1. Verkeer en vervoer	39.159.695	94.215.487	73.544.091	93.079.148	85.225.415	95.450.952
2.5. Openbaar vervoer	521.135.993	574.622.654	529.369.271	534.369.049	565.104.806	536.089.320
3.1. Economische ontwikkeling	5.015.763	6.605.043	5.717.110	5.677.110	5.677.110	5.677.110
0.4. Overhead	6.699.777	7.347.199	7.845.430	7.845.430	7.845.430	7.845.430
Totaal	**572.011.228**	**682.790.383**	**616.475.902**	**640.970.738**	**663.852.761**	**645.062.813**
Baten per taakveld						
2.1. Verkeer en vervoer	39.159.695	94.215.487	73.544.091	93.079.148	85.225.415	95.450.952
2.5. Openbaar vervoer	522.135.993	577.903.222	537.016.309	538.550.315	565.189.911	536.764.297
3.1. Economische ontwikkeling	5.351.832	5.355.592	5.717.110	5.677.110	5.677.110	5.677.110
Dekking overhead uit BDU en Inwonerbijdrage EV	6.699.777	7.347.199	7.845.430	7.845.430	7.845.430	7.845.430
Totaal	**573.347.297**	**684.821.500**	**624.122.940**	**645.152.004**	**663.937.866**	**645.737.790**
Saldo van baten en lasten	**1.336.069**	**2.031.117**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**
Onttrekking aan reserves	118.750	1.249.451	0	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-1.000.000	-3.280.568	-7.647.038	-4.181.266	-85.105	-674.977
Resultaat	**454.819**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

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

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

Incidentele baten en lasten

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten per taakveld						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	85.755.823	6.108.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	7.014.369	10.983.700	6.642.166	6.642.166	3.883.710	3.883.710
3. Economisch Vestigingsklimaat	118.750	1.249.451	0	0	0	0
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	**92.888.942**	**18.341.719**	**14.289.204**	**10.823.432**	**3.968.815**	**4.558.687**
Incidentele baten per programma						
1. Exploitatie verkeer en openbaar Vervoer	84.755.823	2.828.000	0	0	0	0
2. Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	7.014.369	10.983.700	6.642.166	6.642.166	3.883.710	3.883.710
3. Economisch Vestigingsklimaat	118.750	1.249.451	0	0	0	0
Overhead	34.389	0	0	0	0	0
Totaal	**91.923.331**	**15.061.151**	**6.642.166**	**6.642.166**	**3.883.710**	**3.883.710**
Saldo van incidentele baten en lasten	**965.611**	**3.280.568**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**

Toelichting incidentele baten en lasten

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

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

Specificatie Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Beschikbaarheidsvergoeding OV	81.727.000					
Toevoeging aan risicoreserve financieringen	1.000.000	3.280.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Incidentele toevoegingen aan de BDU:						
Zuid-Holland Bereikbaar exploitatiebudget	2.450.000	2.450.000				
Inzet tour de Force	138.501					
Studie Voorne-Putten	21.000					
Studie en innovatie CID Binckhorst	378.000	378.000				
Fietsnetwerkplannen Zuidwest	41.322					
Totaal	**85.755.823**	**6.108.568**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**

Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

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

Specificatie Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen	182.856	1.999.946	1.642.166	1.642.166	883.710	883.710
Oeververbindingen Regio Rotterdam	3.077.794					
Zoetermeer ontwikkeling Entreegebied		1.050.413				
No regret Den Haag	3.753.719	3.753.719	5.000.000	5.000.000	3.000.000	3.000.000
Maatregel KTA MoVe Algeracorridor		2.341.598				
Maatregel KTA MoVe Westland		657.996				
Optimalisatie aansluiting A15 Aveling		796.694				
Zuid-Holland Bereikbaar werkbudget		383.334				
Totaal	**7.014.369**	**10.983.700**	**6.642.166**	**6.642.166**	**3.883.710**	**3.883.710**

Economisch Vestigingsklimaat

Met ingang van het begrotingsjaar 2022 dienen op basis van de Handreiking 2021 van de toezichthoudende provincies de mutaties in alle reserves als incidentele baten en lasten te worden verantwoord. Dat betreft hier de onttrekking aan de Egalisatiereserve economisch vestigingsklimaat ter dekking van de subsidie 2020-2022 (City of the Future) aan YES!Delft (lasten en baten) voor € 118.750. De raming voor 2023 betreft de onttrekking van 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

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Saldo baten en lasten	1.336.068	2.031.117	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-881.250	-2.031.117	-7.647.038	-4.181.266	-85.105	-674.977
Begrotingssaldo na bestemming	**454.818**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	965.611	3.280.568	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Structureel begrotingssaldo	**1.420.429**	**3.280.568**	**7.647.038**	**4.181.266**	**85.105**	**674.977**

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

5.3 Uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting

Inleiding

De begroting 2024 is opgesteld overeenkomstig het Besluit begroting en verantwoording (BBV) provincies en gemeenten.

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

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

Financiële gevolgen bestaand en nieuw beleid

Financiering OV-bedrijven

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

Daarnaast heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op 21 december 2017 de Verordening bussenleningen ingesteld. De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

De hieruit voortvloeiende financiële gevolgen worden nader toegelicht in hoofdstuk 4.1 (Financiering) en de daaraan verbonden risico's in hoofdstuk 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Overbesteding

De kaders voor een tijdelijk tekort op de BDU-middelen voor verkeer en vervoer zijn conform de wettelijke vereisten. Concreet betekent dit dat overbestedingstekorten zijn gelimiteerd op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. De voorliggende begroting 2024 laat geen overbestedingstekorten zien. Deze voldoet daarmee aan het hiervoor genoemde kader. Een verdere toelichting op de overbesteding is opgenomen in de hoofdstukken 4.1 (Financiering) en 4.3 (Weerstandsvermogen en risico's).

Geprognosticeerde balanscijfers

bedragen in euro's

Activa	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Vaste activa (art. 33)						
Materiële vaste activa (art. 35)	**976.683**	**806.422**	**603.160**	**399.899**	**196.637**	**77.838**
Investeringen met economisch nut	976.683	806.422	603.160	399.899	196.637	77.838
Financiële vaste activa (art. 36)	**1.038.465.199**	**1.178.435.982**	**1.350.879.197**	**1.416.361.865**	**1.436.513.387**	**1.428.204.445**
Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001	1.001
Leningen aan deelnemingen en overige langlopende leningen	1.038.464.198	1.178.434.981	1.350.878.196	1.416.360.864	1.436.512.386	1.428.203.444
Totaal vaste activa	**1.039.441.881**	**1.179.242.404**	**1.351.482.357**	**1.416.761.764**	**1.436.710.024**	**1.428.282.284**
Vlottende activa (art. 37)						
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	**447.995.539**	**368.596.917**	**354.592.624**	**336.591.495**	**299.855.616**	**282.573.681**
Vorderingen op openbare lichamen	40.481.802	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000	47.500.000
Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen	20.000.000	0	0	0	0	0
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	386.533.568	319.096.917	305.092.624	287.091.495	250.355.616	233.073.681
Overige vorderingen	980.170	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Liquide middelen (art. 40)	**50.013**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**
Banksaldi	50.013	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Overlopende activa (art. 40a)	**96.411.623**	**61.035.246**	**35.344.922**	**26.000.000**	**26.000.000**	**26.000.000**
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen	74.023.146	41.035.246	15.344.922	6.000.000	6.000.000	6.000.000
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	22.388.477	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Totaal vlottende activa	**544.457.175**	**429.682.163**	**389.987.546**	**362.641.495**	**325.905.616**	**308.623.681**
Totaal activa	**1.583.899.056**	**1.608.924.567**	**1.741.469.904**	**1.779.403.259**	**1.762.615.639**	**1.736.905.965**

Geprognosticeerde balanscijfers

bedragen in euro's

Passiva	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Vaste passiva (art. 33)						
Eigen vermogen (art. 42/43)	**33.843.976**	**35.875.093**	**43.522.131**	**47.703.397**	**47.788.502**	**48.463.479**
Algemene reserve		0	0	0	0	0
Bestemmingsreserves	33.389.157	35.875.093	43.522.131	47.703.397	47.788.502	48.463.479
Gerealiseerde resultaat	454.819	0	0	0	0	0
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	**1.039.232.364**	**1.178.434.981**	**1.350.878.196**	**1.416.360.864**	**1.436.512.386**	**1.428.203.444**
Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	1.038.451.114	1.178.434.981	1.350.878.196	1.416.360.864	1.436.512.386	1.428.203.444
Waarborgsommen	781.250					
Totaal vaste passiva	**1.073.076.340**	**1.214.310.073**	**1.394.400.327**	**1.464.064.261**	**1.484.300.888**	**1.476.666.923**
Vlottende passiva (art. 47)						
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	**37.198.413**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**	**37.000.000**
Overige schulden	37.198.413	37.000.000	37.000.000	37.000.000	37.000.000	37.000.000
Overlopende passiva (art. 49)	**473.624.302**	**357.614.493**	**310.069.576**	**278.338.998**	**241.314.752**	**223.239.042**
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	156.595.237	108.063.140	74.522.515	60.793.066	60.504.699	59.710.924
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	314.988.005	247.551.354	233.547.061	215.545.932	178.810.053	161.528.118
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	2.041.060	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Totaal vlottende passiva	**510.822.716**	**394.614.493**	**347.069.576**	**315.338.998**	**278.314.752**	**260.239.042**
Totaal passiva	**1.583.899.056**	**1.608.924.567**	**1.741.469.904**	**1.779.403.259**	**1.762.615.639**	**1.736.905.965**

EMU-saldo

bedragen in euro's

	Jaarrekening 2022	Raming 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves	1.336.068	2.031.117	7.647.038	4.181.266	85.105	674.977
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	187.261	200.262	203.262	203.262	203.262	141.098
Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	-157.309	-30.000	0	0	0	0
Berekend EMU-saldo	**1.366.020**	**2.201.378**	**7.850.300**	**4.384.528**	**288.366**	**816.075**

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

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 2024 waren er geen afspraken en/of regelingen bekend, die leiden tot ontslag- en/of afvloeiingsuitkeringen in 2024.

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

Investeringen

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

Financiering

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

Reserves

Het verloop van de reserves in de periode 2022 t/m 2027 is opgenomen in hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen.

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2022-2027

Staat van reserves en fondsen 2022-2027

bedragen in euro's

Omschrijving	Saldo* Jaarrekening 2022	Raming toevoeging 2023	Raming onttrekking 2023	Raming saldo 31-12-2023	Raming toevoeging 2024	Raming onttrekking 2024	Raming saldo 31-12-2024
Reserves							
Egalisatiereserve EV	5.843.976	0	1.249.451	4.594.525	0	0	4.594.525
Risicoreserve financieringen	28.000.000	3.280.568	0	31.280.568	7.647.038	0	38.927.606
Subtotaal reserves	**33.843.976**	**3.280.568**	**1.249.451**	**35.875.093**	**7.647.038**	**0**	**43.522.131**
Fondsen							
BDU	314.988.005	583.547.419	650.984.070	247.551.354	564.919.389	578.923.682	233.547.061
Subtotaal fondsen	**314.988.005**	**583.547.419**	**650.984.070**	**247.551.354**	**564.919.389**	**578.923.682**	**233.547.061**
Totaal Generaal	**348.831.981**	**586.827.987**	**652.233.521**	**283.426.446**	**572.566.427**	**578.923.682**	**277.069.192**

* *Inclusief voorstel resultaatbestemming*

Staat van reserves en fondsen 2022-2027

bedragen in euro's

Omschrijving	Raming toevoeging 2025	Raming onttrekking 2025	Raming saldo 31-12-2025	Raming toevoeging 2026	Raming onttrekking 2026	Raming saldo 31-12-2026	Raming toevoeging 2027	Raming onttrekking 2027	Raming saldo 31-12-2027
Reserves									
Egalisatiereserve EV	0	0	4.594.525	0	0	4.594.525	0	0	4.594.525
Risicoreserve financieringen	4.181.266	0	43.108.872	85.105	0	43.193.977	674.977	0	43.868.954
Subtotaal reserves	**4.181.266**	**0**	**47.703.397**	**85.105**	**0**	**47.788.502**	**674.977**	**0**	**48.463.479**
Fondsen									
BDU	576.138.211	594.139.340	215.545.932	574.138.211	610.874.090	178.810.053	574.138.211	591.420.146	161.528.118
Subtotaal fondsen	**576.138.211**	**594.139.340**	**215.545.932**	**574.138.211**	**610.874.090**	**178.810.053**	**574.138.211**	**591.420.146**	**161.528.118**
Totaal Generaal	**580.319.477**	**594.139.340**	**263.249.329**	**574.223.315**	**610.874.090**	**226.598.555**	**574.813.188**	**591.420.146**	**209.991.596**

Toelichting staat van reserves en fondsen

Egalisatiereserve EV

Deze reserve bevat voornamelijk de per 31 december 2022 nog niet financieel afgewikkelde bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH (€ 4.594.525). Daarnaast resteert per jaareinde nog € 1.249.451 van de resultaatbestemming 2021 en 2022. Uiterlijk medio 2024 dient de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat hiervoor een concrete bestemming voor te stellen. De verwachting is dat deze middelen in 2023 worden besteed.

Risicoreserve financieringen

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

Fonds BDU

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

Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2024 een bijdrage in het kader van het versterken van het economisch vestigingsklimaat. In onderstaande tabel zijn de bijdragen per gemeente opgenomen:

bedragen in euro's

Gemeente	Aantal inwoners 1 januari 2023 [1]	Bijdrage per inwoner	Totaal inwonerbijdrage 2024
Albrandswaard	26.361	2,97	78.292
Barendrecht	48.805	2,97	144.951
Capelle aan den IJssel	67.531	2,97	200.567
Delft	106.083	2,97	315.067
Den Haag	562.416	2,97	1.670.376
Krimpen aan den IJssel	29.506	2,97	87.633
Lansingerland	64.741	2,97	192.281
Leidschendam-Voorburg	77.759	2,97	230.944
Maassluis	35.301	2,97	104.844
Midden-Delfland	19.468	2,97	57.820
Nissewaard	86.848	2,97	257.939
Pijnacker-Nootdorp	57.683	2,97	171.319
Ridderkerk	47.485	2,97	141.030
Rijswijk (ZH.)	58.004	2,97	172.272
Rotterdam	664.071	2,97	1.972.291
Schiedam	80.631	2,97	239.474
Vlaardingen	75.053	2,97	222.907
Voorne aan Zee[2]	73.949	2,97	219.629
Wassenaar	27.106	2,97	80.505
Westland	114.915	2,97	341.298
Zoetermeer	127.052	2,97	377.344
Totaal	**2.450.768**		**7.278.783**

[1] *bron: CBS StatLine info van 21-3-2023.*

[2] *per 1 januari 2023 zijn de gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne gefuseerd. Per die datum is de nieuwe gemeente Voorne aan Zee ontstaan.*

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2023 met € 0,15 (Kadernota MRDH begroting 2024) naar € 2,97 per inwoner. De inwonerbijdrage EV bedraagt in 2024 € 7,3 miljoen en wordt voor € 5,7 miljoen verantwoord als baten ter dekking van de lasten binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat (*Wat mag het kosten?* hoofdstuk 2.3.2). Daarnaast wordt ter dekking van de kosten van overhead gerelateerd aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat (hoofdstuk 3.2) € 1,6 miljoen ingezet.



Hoofdstuk 8 Besluit

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

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

de secretaris,
Christel Mourik

de voorzitter,
Jan van Zanen



Bijlage 1 Indicatoren

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

Taakveld	Indicator	Periode	Waarde B2024	Waarde B2023
1. Bestuur en ondersteuning	Formatie	2023	0,038 fte per 1000 inwoners	0,037 fte per 1000 inwoners
2. Bestuur en ondersteuning	Bezetting	1 januari 2023	0,036 fte per 1000 inwoners	0,035 fte per 1000 inwoners
3. Bestuur en ondersteuning	Apparaatskosten	2024	€ 5,68 per inwoner	€ 5,31 per inwoner
4. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	2022	9,77% van de totale loonsom	6,34% van de totale loonsom
5. Bestuur en ondersteuning	Overhead	2022	1,27% van de totale lastenbegroting	1,25% van de totale lastenbegroting

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

Ad 2. De bezetting per 1 januari 2023 bedraagt 87,0 fte. Het betreft in alle gevallen de medewerkers met een aanstelling bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en betreft niet de externe inhuur. Deze inhuur wordt verantwoord binnen de indicator Externe inhuur. Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2023 2.450.768 (zie hoofdstuk 7).

Ad 3. De totale begrote apparaatskosten bedragen in 2024 € 13.927.700 (zie hoofdstuk 4.5). Het aantal inwoners van de metropoolregio Rotterdam Den Haag bedraagt per 1 januari 2023 2.450.768 (zie hoofdstuk 7).

Ad 4. De totale loonsom bedroeg in 2022 € 8.787.784. De externe inhuur bedroeg in 2022 € 858.744. Voor 27% betreft deze inhuur medewerkers van de aangesloten gemeenten.

Ad 5. In de begroting 2024 bedraagt de overhead € 7.845.430 (zie 3.2 Overhead). De totale lasten bedragen € 616.475.902 (zie hoofdstuk 1). De indicator is voornamelijk afhankelijk van de totale lasten van de begroting. Die kan vanwege de realisatie van grote infrastructurele projecten schommelen. De kosten van overhead volgen de verwachte materiële en personele prijsontwikkeling.

Bijlage 2 Detail projecten en programma's meerjarenbeeld BDU

Detail projecten meerjarenbeeld BDU

bedragen in 1.000.000 euro's

Projectnaam	MRDH bijdrage	Fase	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Systeemsprong Sneltramtraject	16	Realisatie	3									
Hoekse Lijn Rotterdam	411	Realisatie	3									
A16	65	Realisatie	9	9	9							
Lijn 19	54	Realisatie	5	4								
KTA 2020-2023	30	Realisatie	8	6	4	3						
AVLM	15	Realisatie	2		1	1						
MFR - Westland Rotterdam	21	Realisatie		6	6	6	2					
R-Net: Upgrade 6 buslijnen	6	Realisatie	2	2	1							
INTHR	130	Realisatie	22	24	32	32						
Aanpassing Schiedam ivm 4 spoorigheid	7	Realisatie	3	3	1							
Busstation Nissewaard	10	Realisatie	5	5								
Metrostation Nissewaard	7	Realisatie	3	3	1							
MoVe CID-Binckhorst no regret - Rijksbijdrage OV	5	Realisatie	1									
MoVe CID-Binckhorst no regret - Eigen bijdrage OV	3	Realisatie	3									
MoVe CID-Binckhorst no regret - Rijksbijdrage Verkeer	5	Uitwerking	1	1	2	1						
MoVe CID-Binckhorst no regret - Eigen bijdrage Verkeer	14	Uitwerking	8		3	2						
R-net Ridderkerk-Rotterdam (HOV Ridderkerk)	7	Uitwerking	2	3	1	1						
Ketenmobiliteit (Transitieprogramma)	9	Uitwerking	2	1	1	1	1	1	1	1		
Nieuw Reijerwaard	5	Uitwerking	5									
MOVV Metronet	100	Uitwerking	1	1	10	20	20	10	10	10	17	
MoVV RandstadRail (Leyenburgcorridor, middendeel ZuidWestlandcorridor)	90	Uitwerking			11	11			11	11		12
MFR Rotterdam- Zoetermeer	16	Uitwerking		3	3	3	7					
MFR Delft - Rotterdam Alexander	20	Uitwerking		4	3	3	10					
MFR Den Haag - Pijnacker	18	Planstudie*			7	6	5					
MFR Rotterdam - Ridderkerk	26	Planstudie*		1	4	10	11					
Programma kleine projecten	570	Uitwerking	10	20	30	30	30	30	30	30	30	30
Beatrixlaan fase 1	9	Planstudie*		4	4	1						
Kruising Erasmusweg-Lozerlaan	22	Planstudie*			1	4	6	6	5			
Fietsroute N14 Sijtwende	7	Planstudie*							3	4		
Doorstroming OV	8	Planstudie*	3	7	1							
MoVe Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam	7	Planstudie*					3	4				
Overig	23	Verkenning*					6	6	6	5		
MoVe Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland:												
MFR Westland - Honselersdijk - Den Haag	14	Planstudie*		3	4	4	3					
MFR Westland - Monster - Den Haag	19	Planstudie*		4	5	5	5					
MFR Westland - Midden Delfland - Delft	12	Planstudie*		3	3	3	3					
Greenport 3.0	5	Verkenning*		1	1	1	2					
MoVe Studiekosten MIRT projecten	10	Verkenning*	1	1	1	1	1	1	1	1	2	

Detail projecten meerjarenbeeld BDU - vervolg

bedragen in 1.000.000 euro's

Projectnaam vervolg	Fase	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	na 2042
	Realisatie											
Systeemsprong Sneltramtraject	Realisatie											
Hoekse Lijn Rotterdam	Realisatie											
A16	Realisatie											
Lijn 19	Realisatie											
KTA 2020-2023	Realisatie											
AVLM	Realisatie											
MFR - Westland Rotterdam	Realisatie					2						
R-Net: Upgrade 6 buslijnen	Realisatie											
INTHR	Realisatie											
Aanpassing Schiedam ivm 4 spoorigheid	Realisatie											
Busstation Nissewaard	Realisatie											
Metrostation Nissewaard	Realisatie											
MoVe CID-Binckhorst no regret - Rijksbijdrage OV	Realisatie											
MoVe CID-Binckhorst no regret - Eigen bijdrage OV	Realisatie											
MoVe CID-Binckhorst no regret - Rijksbijdrage Verkeer	Uitwerking											
MoVe CID-Binckhorst no regret - Eigen bijdrage Verkeer	Uitwerking											
R-net Ridderkerk-Rotterdam (HOV Ridderkerk)	Uitwerking											
Ketenmobiliteit (Transitieprogramma)	Uitwerking											
Nieuw Reijerwaard	Uitwerking											
MOVV Metronet	Uitwerking											
MOVV RandstadRail (Leyenburgcorridor, middendeel ZuidWestlandcorridor)	Uitwerking	11	12	11								
MFR Rotterdam- Zoetermeer	Uitwerking											
MFR Delft - Rotterdam Alexander	Uitwerking											
MFR Den Haag - Pijnacker	Planstudie*											
MFR Rotterdam - Ridderkerk	Planstudie*											
Programma kleine projecten	Uitwerking	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Beatrixlaan fase 1	Planstudie*											
Kruising Erasmusweg-Lozerlaan	Planstudie*											
Fietsroute N14 Sijtwende	Planstudie*											
Doorstroming OV	Planstudie*											
MoVe Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam	Planstudie*											
Overig	Verkenning*											
MoVe Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland:												
MFR Westland - Honselersdijk - Den Haag	Planstudie*											
MFR Westland - Monster - Den Haag	Planstudie*											
MFR Westland - Midden Delfland - Delft	Planstudie*											
Greenport 3.0	Verkenning*											
MoVe Studiekosten MIRT projecten	Verkenning*											

Detail projecten meerjarenbeeld BDU

bedragen in 1.000.000 euro's

Projectnaam	MRDH bijdrage	Fase	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
MoVe Binckhorst	109	Verkenning*				2	28	28	28	23		
MoVe Oeververbinding												
Oeververbinding	190	Verkenning*								14	50	50
HOV Maastunnel	8	Verkenning*			2	3	3					
MoVe Algera	13	Verkenning*						3	5	5		
MoVe Oude Lijn en Knooppunten	44	Verkenning*			5	5	5	5	3	3	3	3
Beatrixlaan fase 2		Verkenning										
Aanpassing Schiedam ivm 4 sporigheid		Verkenning										
P+R Kralingse Zoom en Meijersplein		Pre-verkenning										
HOV Ridderkerk fase 2		Pre-verkenning										
MOVV ZoRo		Pre-verkenning										
Metropolitane fietsroutes - fase 3		Pre-verkenning										
Mobiliteitstransitie (oa. P+R)		Pre-verkenning										
MOVV innovatie spoorbeveiliging samenloopdeel		Pre-verkenning										
HOV-verkenning Den Haag-Naaldwijk-Maassluis-Delft-Rotterdam		Pre-verkenning										
Plan toekomstvast tramnet Rotterdam		Pre-verkenning										
MoVe gebiedsuitwerking boven de 80		Pre-verkenning										
metrostation Nissewaard fase 2		Pre-verkenning										
MOVV Koningscorridor west (excl Binckhorst)		Pre-verkenning										
MOVV Koningscorridor oost (CS - Madurodam)		Pre-verkenning										
MOVV Koningscorridor Oost (Telderstracé)		Pre-verkenning										
Knooppunt Beurs		Pre-verkenning										

* *In sommige gevallen is het van belang dat de financiële inzet van de MRDH eerder wordt vastgelegd in de begroting om zodoende te voldoen aan het budgetrecht van het algemeen bestuur. Dat geldt bijvoorbeeld voor MIRT-projecten waarbij afspraken worden gemaakt tussen Rijk en regio. 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.*

Detail projecten meerjarenbeeld BDU - vervolg

bedragen in 1.000.000 euro's

Projectnaam vervolg	Fase	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	na 2042
MoVe Binckhorst	Verkenning*											
MoVe Oeververbinding												
Oeververbinding	Verkenning*	50	26									
HOV Maastunnel	Verkenning*											
MoVe Algera	Verkenning*											
MoVe Oude Lijn en Knooppunten	Verkenning*	3	3	2	2	2						
Beatrixlaan fase 2	Verkenning											
Aanpassing Schiedam ivm 4 sporigheid	Verkenning											
P+R Kralingse Zoom en Meijersplein	Pre-verkenning											
HOV Ridderkerk fase 2	Pre-verkenning											
MOVV ZoRo	Pre-verkenning											
Metropolitane fietsroutes - fase 3	Pre-verkenning											
Mobiliteitstransitie (oa. P+R)	Pre-verkenning											
MOVV innovatie spoorbeveiliging samenloopdeel	Pre-verkenning											
HOV-verkenning Den Haag-Naaldwijk-Maassluis-Delft-Rotterdam	Pre-verkenning											
Plan toekomstvast tramnet Rotterdam	Pre-verkenning											
MoVe gebiedsuitwerking boven de 80	Pre-verkenning											
metrostation Nissewaard fase 2	Pre-verkenning											
MOVV Koningscorridor west (excl Binckhorst)	Pre-verkenning											
MOVV Koningscorridor oost (CS - Madurodam)	Pre-verkenning											
MOVV Koningscorridor Oost (Telderstracé)	Pre-verkenning											
Knooppunt Beurs	Pre-verkenning											



Bijlage 3 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2024

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding, achtergronden en kaders 88

1.1 Inleiding 88
1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit 89
1.3 De Strategische Agenda 2023 - 2026 90
1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden 90

Hoofdstuk 2 Financiële samenvatting 92

Hoofdstuk 3 Integrale programma's 93

Hoofdstuk 4 Programma's en projecten Openbaar Vervoer 103

4.1 Programma's Openbaar Vervoer 104
4.2 Verkenningen en studies Openbaar Vervoer 114
4.3 Planstudies Openbaar Vervoer 119
4.4 Uitwerkingen Openbaar Vervoer 120
4.5 Realisatie Openbaar Vervoer 125

Hoofdstuk 5 Programma's en projecten Verkeer 130

5.1 Programma's Verkeer 132
5.2 Verkenningen en planstudies Verkeer 135
5.3 Uitwerkingen Verkeer 137
5.4 Realisatie Verkeer 137

Hoofdstuk 6 In 2022 en 2023 in gebruik genomen projecten 139

Bijlage A Grote projecten 143
Bijlage B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger 146
Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2023 156
Bijlage B3 In 2022 en 2023 afgesloten projecten 161
Bijlage C R-Net 164
Bijlage D Prioritaire Metropolitane Fietsroutes 165
Bijlage E Doorstroommaatregelen OV 166
Bijlage F Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR) 167
Bijlage G InnOvatieroute 168
Bijlage H Afkortingenlijst 169

Hoofdstuk 1 Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 Inleiding

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

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is het overzicht van grote en kleine projecten en programma's die bij de MRDH in voorbereiding of uitvoering zijn, gericht op het begrotingsprogramma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. De begroting is op basis van de voortgang van werkzaamheden. De bijlagen van het IPVa blijven gestoeld op beschikkingen, betalingen en het te verwachten kasritme. Hiermee beogen we duidelijkheid te verschaffen aan 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 en de provincie Zuid-Holland geconsulteerd.

In november 2022 zijn in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) door het Rijk en de 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 maatregelen is onder voorwaarde van cofinanciering door de regio. De regio zal dus ook zelf budgetten beschikbaar moeten stellen.

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

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

Hoofdstuk 6 geeft het beeld van grote of bijzondere projecten die in 2022 en 2023 zijn opgeleverd en in gebruik genomen.

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

1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit

De geografische grenzen en gemeenten zijn op onderstaand kaartje aangegeven. Op 1 januari 2023 is de nieuwe gemeente Voorne aan Zee gevormd uit de voormalige gemeenten Hellevoetsluis, Westvoorne en Brielle. Het werkgebied van de MRDH omvat nu 21 gemeenten.



1.3 De Strategische Agenda 2023 - 2026

Op 26 mei 2023 heeft het algemeen bestuur de nieuwe Strategische Agenda 2023 - 2026 (SA) vastgesteld. In deze SA zijn vier opgaven benoemd: groei, vernieuwen, kwaliteit en herstel van de regio. De laatste opgave heeft betrekking op herstel van het openbaar vervoer; niet de gehele regio. Uit deze vier opgaven zijn zes opdrachten voortgekomen:

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

Opdrachten 2 en 4 zijn voornamelijk het werkgebied van Economisch Vestigingsklimaat. Voor opdracht 6, het herstel van het OV-systeem, is het programma versnellingsmaatregelen opgenomen in dit IPVa. De lopende verkenningen, planstudies, uitwerkingen, projecten en programma's zijn herschikt naar de nieuw benoemde opdrachten.

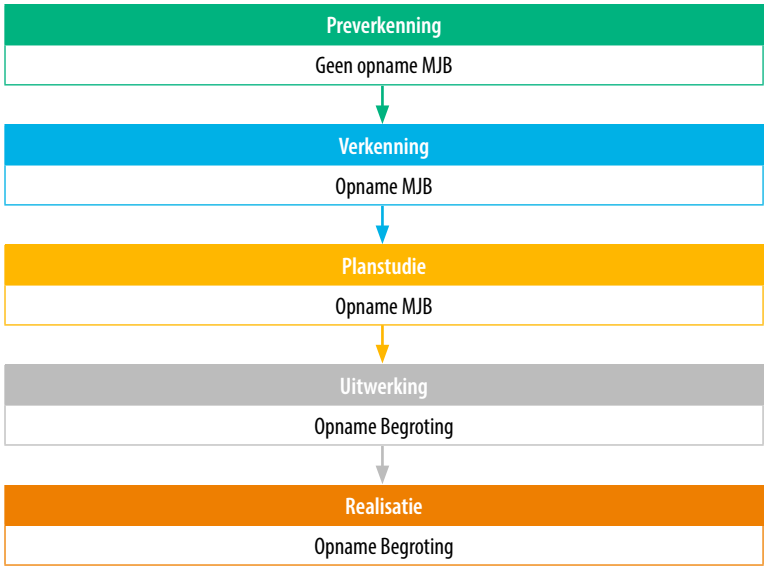
1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

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

Het IPVa heeft een basis in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2023 en de bijbehorende Uitvoeringsregeling. In het IPVa worden de bedragen voor verkenningen en planstudies van (grote) infrastructurele projecten niet altijd, of hooguit indicatief, genoemd. Voor de fasering houden we aan:

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

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



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

Hoofdstuk 2 Financiële samenvatting

De projecten en de organisatie van de Vervoerautoriteit MRDH worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage, de zogenaamde Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Voor de gehele regio hanteren we voor 2024 een subsidieplafond van € 30 miljoen voor het programma Kleine projecten. Kleine projecten kennen een subsidiegrens van € 5 miljoen subsidiabele kosten voor OV-projecten en € 10 miljoen subsidiabele kosten voor overige projecten. Kleine projecten kunnen uit de gehele range van auto, fiets, ketenmobiliteit, verkeersveiligheid en kleine OV-projecten komen. In het budget zijn ook de reserveringen begrepen voor verkeerseducatie en investeringen in infrastructuur die door de MRDH zelf worden opgedragen.

In de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, zoals extra bijdragen van het ministerie van 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 2024 gelden de volgende randvoorwaarden:

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

Hoofdstuk 3 Integrale programma's

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

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

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

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

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

BO MIRT algemeen

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

De maatregelen voor de € 6 miljard voor de NOVEX woningbouwlocaties zijn bedoeld voor hoofdinfrastructuur en komen uit het Mobiliteitsfonds. De financiële situatie van het Mobiliteitsfonds maakt dat de investeringsruimte van het Rijk, na het oormerken van de financiële middelen, beperkt is. Er wordt € 1,5 miljard vanuit het Rijk beschikbaar gesteld voor regionale OV-maatregelen en zogenaamde mobiliteitspakketten. Deze laatste pakketten omvatten kleine maatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen en worden door het Rijk én regio bekostigd. De rijksbijdrage betreft dus een bijdrage aan regionale en lokale maatregelen. Het Rijk geeft hiervoor de volgende voorwaarden mee:

- 50% cofinanciering door de regio;
- voor de versnellingsafspraken en de mobiliteitspakketten is de rijksbijdrage taakstellend met een jaarlijkse indexatie conform de IBOI tot het moment van uitbetaling;
- afdracht van het btw-deel van de rijksbijdrage aan het btw-compensatiefonds;
- de bijdrage van het Rijk komt beschikbaar via een specifieke uitkering;
- de risico's blijven voor de regio.

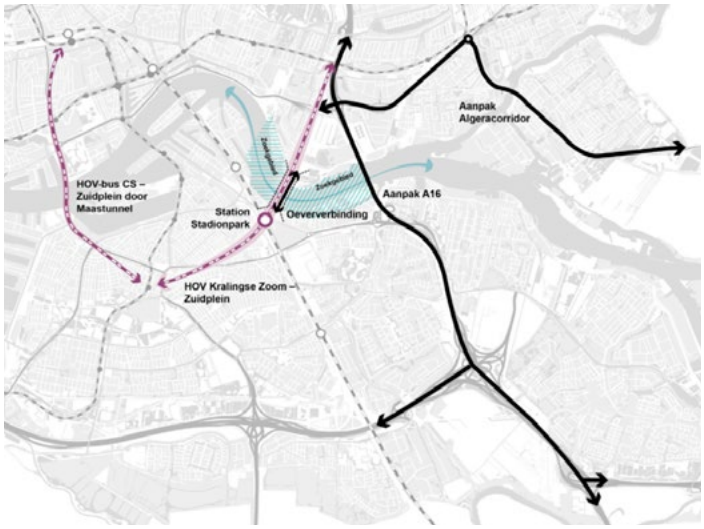
De reguliere verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden is de basis voor de afspraken voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van nieuwe woningen. Het Rijk is risicodragend voor Rijksinfrastructuurprojecten, tenzij anders is afgesproken. Voor de regionale schaalsprongen en de grote regionale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

BO MIRT Oeververbindingen en HOV Oostflank Rotterdam	
Opdracht SA	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase:	Tracéwetprocedure, planstudie
Planning	Planuitwerking 2023-2024, aanbesteding 2025, Realisatie 2026-2030
Investering	€ 1,288 miljoen inclusief btw, inclusief Algeracorridor
Subsidie MRDH	Oeververbinding, Algeracorridor, HOV Maastunnel: € 198,3 miljoen
RoI MRDH	Mede-opdrachtgever verkenning, penvoerder is Rotterdam

In de Oostflank van de Rotterdamse regio moeten tot en met 2030 circa 19.000 woningen worden gebouwd, daarna komen er mogelijk nog circa 16.000 woningen extra. De regio start daarbij met de volgende fase in de Oostflank, te verankeren in een herziening van de Rotterdamse en Provinciale omgevingsvisie. Nadere afspraken hierover tussen partijen worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord en het Woon-werkakkoord. Rijk en regio benadrukken aanvullend de netwerkeffecten van het voorkeursalternatief, die bijdragen aan het realiseren van woningen op locaties elders in de Rotterdamse regio.

Rijk en regio hebben in het BO MIRT van 2022 de inhoud van het voorkeursalternatief vastgesteld: een multimodale brugverbinding (verder te noemen: brug) met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein, station Stadionpark, en een HOV-busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel.

De kosten worden geraamd op € 1,288 miljoen inclusief btw, prijspeil 2022. Ter dekking van deze kosten reserveert het Rijk € 625 miljoen plus € 9 miljoen voor een Mobiliteitspakket. De regio reserveert € 654 miljoen. Deze reserveringen zijn inclusief eerder gereserveerde bedragen. De bekostiging van de hoogwaardige busverbinding via de Maastunnel werken de regionale partijen de komende periode verder uit. Na positieve besluitvorming op lokaal en regionaal niveau in het voorjaar van 2023, formaliseren Rijk en regio bovenstaande afspraken door het vaststellen van het definitieve voorkeursbesluit en het ondertekenen van een bestuursovereenkomst. Deze overeenkomst bevat concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de Oeververbinding, station Stadionpark en busverbinding Maastunnel, evenals afspraken over organisatie, financiële risico's en hoe om te gaan met kostenoverschrijdingen.



De scope van de MIRT-planuitwerking Oeververbindingen regio Rotterdam. BO-MIRT Oeververbindingen en HOV Oostflank Rotterdam

Brug met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein

De brug moet ruimte bieden aan een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit, fietsers en voetgangers en een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten.

Uit het in de MIRT-Verkenning uitgevoerde onderzoek blijkt dat de onderzochte 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, de Havenmeester, het Havenbedrijf en de omgeving om een vlot en veilig te passeren brug te ontwerpen. De rollen en verantwoordelijkheden van partijen worden nog nader uitgewerkt.

De uit te werken uitgangspunten zijn onder 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 brug wordt verankerd in de Rotterdamse Omgevingsvisie. Aan het einde van de planuitwerking vindt de planologische en juridische inpassing plaats in het bestemmings-/omgevingsplan.

A16 Van Brienenoordcorridor

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

Het Rijk reserveert voor de realisatie van de ingrepen op de A16 Van Brienenoordcorridor € 255 miljoen waarvan € 200 miljoen al was gereserveerd in het Mobiliteitsfonds en € 55 miljoen wordt gereserveerd uit de middelen voor ontsluiting woningbouw.

Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel

Er komt een HOV-busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel met een frequentieverhoging naar 12x per richting per uur. Er komt een nieuwe halte bij de 's- Gravendijkwal, inclusief een voetgangerstunnel naar het Erasmus Medisch Centrum/metrostation Dijkzigt. De kosten ad € 30 miljoen betalen de regionale overheden.

Rijk en regio zullen, in nauwe samenwerking met de RET, tijdens de planuitwerking onderzoek uitvoeren naar aanvullende maatregelen die nodig zijn om de kwaliteit van de busverbinding op HOV-niveau te

brengen en daarbij de effecten op het stedelijk wegennet en het hoofdwegennet betrekken. Op basis van de resultaten van deze planuitwerking nemen partijen een besluit over de te nemen maatregelen aanvullend op het pakket van € 30 miljoen zoals hierboven beschreven.

Station Stadionpark

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

Mobiliteitspakket Oeververbindingen

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

- concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw;
- effect van deze maatregelen op nationale netwerken;
- mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen);
- de bijdrage van de regio.

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

Algeracorridor

Rijk en regio stellen het voorgenomen voorkeursalternatief vast, bestaande uit een maximale benutting van de bestaande wegcapaciteit van de Algerabrug met een extra autorijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting en een ongelijkvloerse oplossing bij Capelseplein. Dit gaat onafhankelijk van de werksporen A16 en Oeververbinding.

Parallel voert de regio nader onderzoek uit op verkenningenniveau naar een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en optimalisaties aan de bestaande fietsroute over de Algerabrug. De regio blijft daarbij het Rijk betrekken. Binnen enkele jaren vindt besluitvorming plaats of een verbinding voor langzaam verkeer onderdeel wordt van het voorkeursalternatief.

Het voorgenomen voorkeursalternatief inclusief een verbinding voor langzaam verkeer is geraamd op € 63 miljoen exclusief btw, prijspeil 2022. De regio behoudt de huidige gezamenlijke reservering van € 68 miljoen exclusief btw.
Na positieve besluitvorming in het voorjaar van 2023 op lokaal en regionaal niveau formaliseren Rijk en regio bovenstaande afspraken in een bestuursovereenkomst.

Kralingseplein

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

Central Innovation District (CID)-Binckhorst, No Regret maatregelen	
Opdracht SA	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Planning	Realisatie 2020-2025
Investering	€ 77,8 miljoen
Subsidie MRDH	€ 17,4 miljoen, plus Rijk via BDU € 13,7 miljoen
Rol MRDH	Subsidieverlener

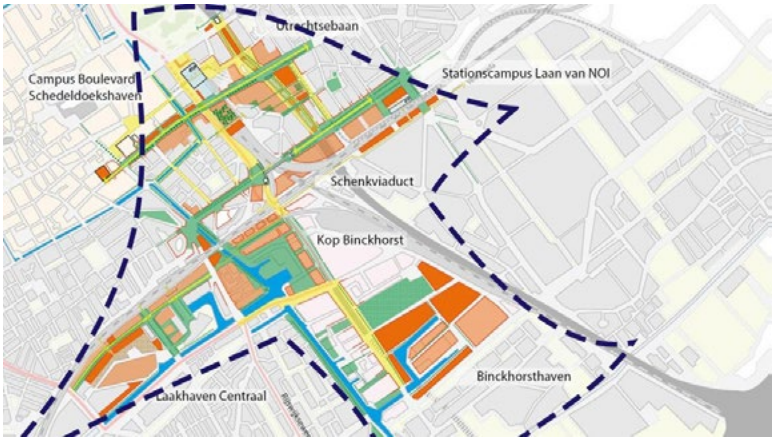
In november 2019 is een bestuursovereenkomst ondertekend over de No-Regret maatregelen voor het Central Innovation District (CID)-Binckhorst. Het Rijk, de MRDH, gemeente Den Haag, provincie Zuid-Holland en de gemeente Leidschendam-Voorburg hebben zich gecommitteerd aan bijdragen, planning en het oprichten 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, wordt het budget ad € 59,9 exclusief btw uit het No Regret-pakket gehaald en toegevoegd aan de planstudie van het gehele tracé conform afspraak BO MIRT.

De resterende lijst met 14 projecten wordt uitgevoerd tussen 2020 en 2027. De financieel omvangrijkste projecten zijn de HOV-baan tussen de Mercuriusweg en Zonweg, de snelfietsroute Verlengde Velostrada, de fietsroute Trekvliettracé, een tijdelijke uitbreiding van de meerlaagse fietsenstalling bij station Laan van NOI, Mobility hubs en het herinrichten van de Waldorpstraat tussen station HS en de Binckhorst. De lijst van projecten is beschreven in het rapport van 16 juli 2019, vastgesteld in het BO MIRT van november 2019. Bij de evaluatie is de fietsvoorziening westzijde van Den Haag Centraal vervallen, omdat deze voorlopig niet tijdig gerealiseerd zal worden.

In 2020 is een verdere toedeling van de gemaximeerde budgetten per verstrekker gemaakt. Na overheveling van 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, inclusief € 72 miljoen overheveling No Regret en inclusief € 45,88 miljoen inclusief btw voor Basispakket Mobiliteit
Subsidie MRDH	€ 102,5 miljoen inclusief btw plus € 23,8 miljoen overheveling No Regret (respectievelijk € 84,7 miljoen en € 23,8 miljoen exclusief btw.)
Rol MRDH	Mede-opdrachtgever planstudie, subsidieverlener realisatie

In het BO-MRT van november 2022 zijn de volgende punten vastgelegd. In CID-Binckhorst moeten tot 2030 ruim 20.000 woningen gebouwd worden, daarna komen er mogelijk nog 15.000 woningen extra. Afspraken hierover worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord, de regionale woondeals en het Woon-werkakkoord.

De volgende fase van de stedelijke ontwikkeling dient gelijk op te lopen met de uitwerking en realisatie van de tramontsluiting. Het voorkeursalternatief bestaat uit een hoogwaardige tramverbinding door de Binckhorstlaan via de Maanweg richting station Voorburg en via de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft. Dit in combinatie met het aanpassen van de spoorviaducten in de sporendriehoek en een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen. De kosten zijn geraamd op € 575 miljoen inclusief btw, prijspeil 2022.

De MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst gaat dus uit van een tramlijn door de Binckhorst. Via welke specifieke tramlijn de Binckhorst ontsloten wordt, is onderdeel van een separate studie. Het onderzoeksgebied van deze separate studie omvat in elk geval de OV-lijnen in (de nabijheid van) de Binckhorst en het invloedsgebied van geheel tramlijn 1 in Den Haag, Rijswijk en Delft. Ook over de onderzoeksgrens heen wordt - voor zover relevant - rekening gehouden met beïnvloeding vanuit en naar het gebied van de betrokken gemeenten. Deze studie wordt uitgevoerd onder leiding van de MRDH met betrokkenheid van de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, Den Haag, Pijnacker-Nootdorp, Delft en de HTM. 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.

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 de MRDH voeren samen met de betrokken gemeenten een studie uit naar de mogelijke OV-lijnvoering in en rond de Binckhorst.

Mobiliteitspakket Binckhorst

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

- concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw;
- effect van deze maatregelen op nationale netwerken;
- mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen);
- de bijdrage van de regio.

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

Gebiedsuitwerking Greenport 3.0. Westland	
Opdracht SA	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase	Verkenning
Planning	Verkenningen gereed in 2025
Investering	N.t.b.
Subsidie MRDH	maximaal € 50 miljoen, onder meer te besteden aan Metropolitane Fietsroutes
Rol MRDH	Mede-opdrachtgever, subsidieverlener, meedenkend aan onderzoek

De gebiedsuitwerking is gericht op het bepalen van slimme combinaties van verschillende mobiliteitsmaatregelen die gezamenlijk leiden tot een mobiliteitsaanpak. Gezocht wordt naar afstemming tussen deze aanpak, het tempo van de verstedelijking en de ontwikkeling van de Greenport 3.0, zodat synergie ontstaat.

Het beoogde resultaat is een pakket van maatregelen dat beantwoordt aan de drie opgaven:
- het zoveel mogelijk mitigeren van de effecten van de verstedelijking op de bereikbaarheid;
- het versterken van de infrastructuur door het versterken en beter benutten van de bestaande hoofdinfrastructuur;
- het versterken van de infrastructuur van het economisch belangrijke (vracht)verkeer van en naar de agro-logistieke bedrijventerreinen.

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

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

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



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

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

Rijk en regio blijven in gesprek over realisatie van het maatregelenpakket, mede met het oog op de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding en de omvangrijke V&R-opgave in deze regio.
Voor verbreding van de N57 is het doorlopen van de Tracéwet-procedure vereist, omdat capaciteit wordt toegevoegd op een Rijksweg tussen twee aansluitingen. Het Rijk start deze procedure zodra dit financieel mogelijk is en personele RWS-capaciteit beschikbaar is.
De projecten waar de MRDH bij betrokken is:

maatregel 8	Doortrekken fietsroute langs de Hartelweg (inclusief fietsbrug);
maatregel 10	Opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse;
maatregel 11	Studie naar een rechtstreeks fietspad Hellevoetsluis - Rockanje/Brielle - Maasvlakte;
maatregel 12	Extra vrijliggende busbanen Spijkenisse;
maatregel 13 + 14	Studie naar verbetering OV tussen Voorne-Putten en Haven Rotterdam en studie naar buslijn via de Blankenburgtunnel (in relatie tot de concessie). Uit de door de regio uit te voeren studie moet blijken of infrastructurele maatregelen nodig zijn.



Hoofdstuk 4 Programma's en projecten Openbaar Vervoer

Metropolitaan OV en verstedelijking horen bij elkaar

Eerdere onderzoeken van de MRDH bevestigen de conclusies uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag dat het openbaar vervoer in toenemende mate de drager is van het versterken van de agglomeratiekracht van en verstedelijking in de metropoolregio. In 2019 is in het overlegorgaan MoVe, met de MRDH als partner, de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) vastgesteld. In de 'driehoek' tussen gemeenten, vervoersbedrijven en MRDH wordt gezamenlijk gewerkt aan verkenningen en planstudies, en opstart van projecten. Wanneer de dossiers gereed zijn voor een projectbesluit of realisatiebesluit, vindt besluitvorming over de investeringsbijdragen van de dossiers plaats door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit en het algemeen bestuur en/of binnen de colleges van de gemeenten. In de Rotterdamse regio werken de partners samen onder de naam Programma OV Ontwikkeling Regio Rotterdam (POORR) en in de regio Den Haag onder de naam OV Next.

Daarnaast is in november 2022 in het BO MIRT de startbeslissing voor een verkenning Oude Lijn en knooppunten genomen. Aangevuld met de elders beschreven MIRT-programma's Bereikbaarheid CID-Binckhorst, Oeververbindingen regio Rotterdam, Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam, en het gebiedsprogramma Greenport 3.0 Westland, zijn daarmee vrijwel alle OV-gerelateerde studies belegd.

Inhoudelijk draaien de OV-studies en projecten om vergroting van de capaciteit, verhoging van de snelheid en verbetering van de reisbeleving, gekoppeld aan de geplande verstedelijking met 240.000 woningen in de Zuidelijke Randstad tot 2040. OV-ontwikkeling en verstedelijking horen bij elkaar. De ingrepen in het OV moeten leiden tot een groei van OV-gebruik met 3% per jaar tot 2040. Daarbij is er veel aandacht op de aansluiting met de verstedelijkingsplannen, locatieontwikkelingen en initiatieven voor mobiliteitstransitie op het lokale niveau. In 2024 zal de MRDH met haar partners alle studies en OV-projecten programmatisch blijven aansturen via de overlegstructuren:

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

4.1 Programma's Openbaar Vervoer

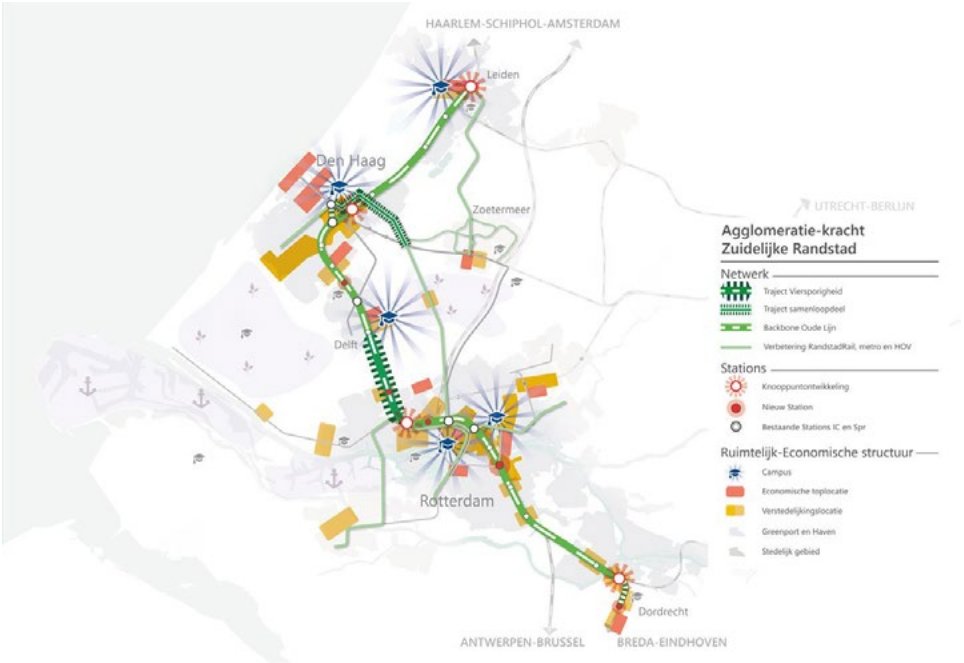
MIRT-verkenning Oude Lijn, knooppunten, RandstadRail/metronet en LeiZo	
Opdracht SA	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fasen	Verkenning; RandstadRail en metronet: planstudie
Planning	tot en met 2037
Investering	Circa € 2,146 miljard inclusief btw
Bijdrage MRDH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

Propositie Nationaal groeifonds (NGF)

Langs de Oude Lijn (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. Deze aantallen zijn exclusief de woningbouwlocaties CID-Binkhorst Den Haag en Oostflank Rotterdam.

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

Rijk en regio reserveren daarvoor een bedrag van € 2,146 miljard inclusief btw, prijspeil 2022, volgens de verdeelsleutel: € 1 miljard NGF + € 680 miljoen Mobiliteitsfonds, programma Woningbouw en Mobiliteit en € 466 miljoen regionale cofinanciering.



Oude Lijn en knooppunten

In het BO MIRT van 2022 hebben Rijk en regio besloten voor de Oude Lijn een MIRT-verkenning te starten. 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 (stations, buitenruimte, last-mile, gerelateerde gebieds- en vastgoedontwikkeling). Deze wordt samen met het besluit over het Voorkeursalternatief vastgesteld.
Voor de kostenverdeling inclusief btw wordt vooralsnog gedacht aan:

bedragen in miljoenen euro's

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

Mobiliteitspakket Oude Lijn (spoorlijn Leiden-Dordrecht)

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

- concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw;
- effect van deze maatregelen op nationale netwerken;
- mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen);
- de bijdrage van de regio.

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

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

'De InnOVatieroute' is de naam van het gezamenlijke innovatieprogramma van OV-bedrijven HTM en RET en de MRDH dat eind 2019 is gelanceerd. Ook vervoerder EBS is aangehaakt. Met 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 sterke reizigersgroei tot aan de coronapandemie en de verwachte reizigersgroei in de toekomst mogelijk te maken. De initiatieven zijn te zien op de website Innovatieroute.nl.

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

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

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



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

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

De betrokken partijen hebben in een overeenkomst, vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit februari 2021, afgesproken totaal maximaal € 30 miljoen te investeren tussen 2021 en 2027. De investeringen zijn gericht op slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen in het gebied op en bij de Haagse treinstations en de relatie naar de kust. Op basis daarvan starten de vier organisaties elk hun eigen projecten, 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.



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

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

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

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



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

Het verbeteren van de overstapkwaliteit op de knooppunten maakt het reizen met het OV gemakkelijk, aantrekkelijk en betrouwbaar. De MRDH heeft de huidige kwaliteit in beeld gebracht. Gemeenten kunnen in samenwerking met de 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.

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



Ketenmobiliteit en OV-knooppunten: Optoppen garage P+R Kralingse Zoom	
Opdracht SA	Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase	Preverkenning
Planning	resultaat verkenning 2023
Investering	Nader te bepalen
Subsidie MRDH	Nader te bepalen
Rol MRDH	Subsidieverlener

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

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

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

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten: Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Meijersplein	
Opdracht SA	Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Thema	Verhogen betrouwbaarheid, capaciteitsuitbreiding, kwaliteitsverbetering
Fase	Preverkenning
Planning	Verkenning 2023
InvesteringNader te bepalen	50% (indicatie)
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.



Fotografie: Frank de Roo

Ketenmobiliteit en OV-knooppunten: Beurs	
Opdracht SA	Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Thema	Verhogen betrouwbaarheid, capaciteitsuitbreiding, kwaliteitsverbetering
Fase	Pre-verkenning
Planning	2023 pre-verkenning gereed
Investering	n.t.b., onderdeel van Verhoging capaciteit metronet Rotterdam
Subsidie MRDH	n.t.b., onderdeel van Verhoging capaciteit metronet Rotterdam
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 pre-verkenning om de scope van het project verder af te bakenen, de benodigde nadere onderzoeken uit te voeren, alternatieven voor de verkenning te bepalen en een eerste kostenindicatie op te stellen. Bij verdere vervolgstappen zal nadere besluitvorming over verkenning en planstudie in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit aan de orde komen.



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

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

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

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

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



4.2 Verkenningen en studies Openbaar Vervoer

Verkenningen OV-Ontwikkeling regio Rotterdam (POORR)	
Opdracht SA	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Planning	Gestart 2020
Investering	per project te bepalen
Subsidie MRDH	Nader te bepalen per project na vaststelling verkenningen
Rol MRDH	Trekker in samenwerking met RET, Rotterdam

De samenwerking POORR is een werknaam en in 2020 zo benoemd door de MRDH, de RET en de gemeente Rotterdam om beleidsdoelen en ambities voor het openbaar vervoer op een samenhangende te bespreken:

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

Verkenningen en studies die binnen POORR worden besproken zijn:

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

Enkele verkenningen en planstudies worden verderop in dit hoofdstuk toegelicht.

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

Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam

In de OV-visie Rotterdam 2040 is geconstateerd dat het tramnet te weinig bijdraagt aan de stedelijke ontwikkeling en reizigersgroei in het mobiliteitssysteem. Het doel 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.



Innovatie spoorbeveiliging samenloopdeel (naar automatische metro/lightrail)

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

Foto: Spoorpro



Verkenningen OV Ontwikkeling regio Haaglanden (OV Next)	
Opdracht SA	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Planning	Gestart 2020, looptijd tot 2023
Investering	per project te bepalen
Subsidie MRDH	Nader te bepalen per project na afronden verkenningen
Rol MRDH	Trekker in samenwerking met HTM, Den Haag

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

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

Verkenningen en studies die in OV Next worden besproken zijn:

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

Enkele verkenningen en planstudies worden verderop in dit hoofdstuk toegelicht.

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

Den Haag Zuidwest, Westland, Rijswijk, Delft

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

De MRDH geeft samen met de mede-opdrachtgevers gemeenten Westland, Den Haag en Maassluis een vervolg aan de, in 2021 afgeronde, pré-verkenning HOV Den Haag – Naaldwijk - Maassluis – Delft - Rotterdam.

Onder leiding van de gemeente Westland start een verkenning die onder meer inzicht moet geven in het tracé en de kosten van het beoogde BRT systeem (Bus Rapid Transit, een hoogwaardig bussysteem). Het beoogde tracé tussen Den Haag Zuidwest en de Hoekse Lijn kan bezien worden als het zuidelijke deel van de ZuidWestlandcorridor.



Verkenning Koningscorridor

De MRDH heeft samen met de HTM en de gemeente Den Haag verkend op welke manier de OV-corridors Scheveningen - Binckhorst - Delft/Zoetermeer (Koningscorridor) stapsgewijs zouden kunnen worden ontwikkeld tot volwaardige en hoogfrequente lightrailverbindingen.

De verkenning richtte zich op infrastructurele ingrepen als kruisingen, vrijliggende tracés, kunstwerken, tunnels, haltes enzovoort, met het doel om de reistijd en de capaciteit op deze corridor te verbeteren.

De verkenning is eind 2022 afgerond, maar de resultaten zijn nog niet behandeld in de BCVa. Vooruitlopend kan wel worden gesteld dat de corridor Zoetermeer-Binckhorst op korte of middellange termijn niet haalbaar is.

Het gedeelte Binckhorst tot en met Den Haag Centraal Station is nu onderdeel van de MIRT-afspraken CID-Binckhorst.

Een eventuele verhoging van de capaciteit tussen Den Haag Centraal Station en Scheveningen wordt komend jaar onderzocht binnen het programma Schoon en Snel van Stad naar Strand. Met een zogenaamde tailtrack naast Centraal Station kan de tram snel keren, zodat de vervoerscapaciteit wordt verhoogd.



4.3 Planstudies Openbaar Vervoer

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

4.4 Uitwerkingen Openbaar Vervoer

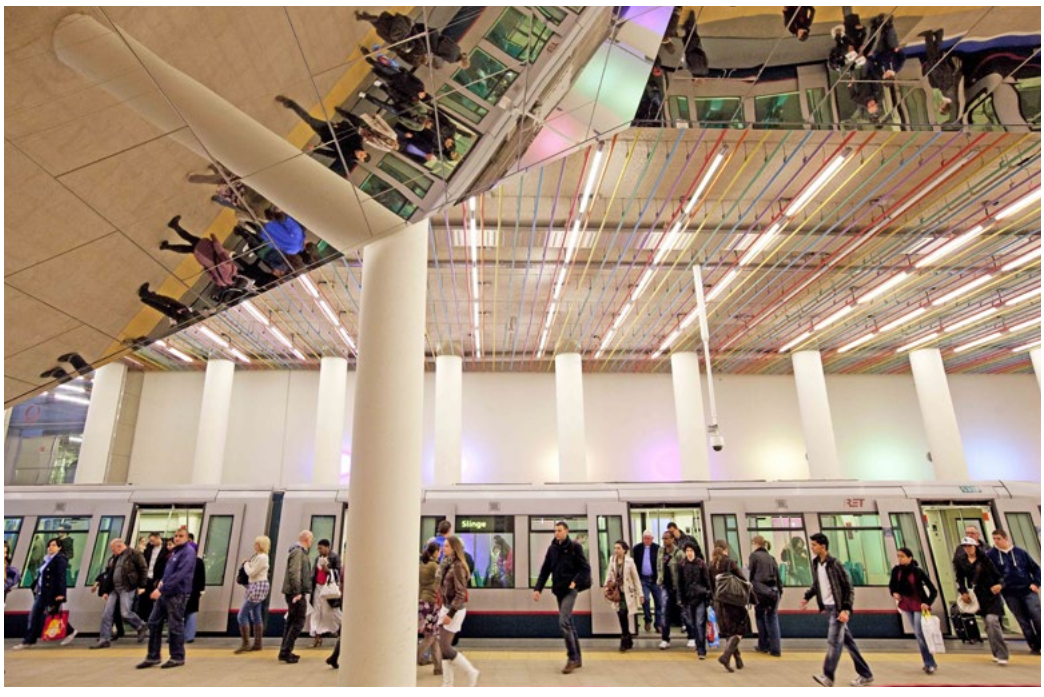
Verhoging capaciteit metronet Rotterdam	
Opdracht SA	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase	Planstudie
Planning	:uitwerking en realisatie maatregelen t/m 2030
Investering	circa € 222 miljoen
Bijdrage MRDH	circa € 111 miljoen, overig Rijk NGF
Rol MRDH	Trekker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

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

De studie richt zich op frequentieverhoging in de spits van de huidige 18 naar maximaal 24 diensten per uur, met daarnaast onderzoek naar infravraagstukken, stallingscapaciteit, veiligheid en omgevingshinder. In 2023 wordt de planstudie vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit. In het BO MIRT van 2022 is de bekostiging als onderdeel van de propositie voor het Nationaal Groeifonds (NGF) vastgelegd. Dit behelst het aantal nieuwe voertuigen, en de aanvullend benodigde infrastructuur, zoals een stalling, extra stroomvoorziening, uitbreiding capaciteit metrostation Beurs, mogelijke sanering van een overweg en geluidswerende voorzieningen.

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

Beeld: Robin Utrecht Fotografie



RandstadRaillijnen 3 en 4 gekoppeld rijden (noordelijk en middendeel (voorheen Leyenburgcorridor) Zuidwestlandcorridor)	
Opdracht SA	Investeren in bereikbaarheid om de inwonersgroei in de regio te faciliteren
Fase	Planstudie
Planning	uitwerking en realisatie maatregelen t/m 2030
Investering	circa € 200 miljoen
Bijdrage MRDH	circa € 90 miljoen
Rol MRDH	Trekker in samenwerking met HTM en Den Haag

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

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

Foto: Leen Dortwegt



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

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

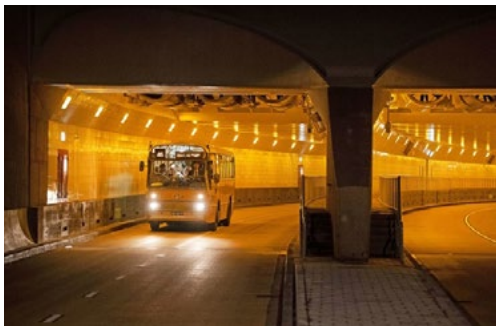
Na realisatie van deze infrastructurele maatregelen door de gemeente Ridderkerk zal deze R-Netbuslijn door de RET geëxploiteerd gaan worden. Voor de gemeente Ridderkerk betekent dit dat er infrastructurele ingrepen in de openbare ruimte plaatsvinden. Voor de RET betekent dat, dat zij op het moment dat 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.



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

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



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

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

Een deel van de fysieke maatregelen die betrekking hebben op het Investeringsprogramma Vervoerautoriteit (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. Het installeren van snellere tramdeuren, en het versnellen van in- en uitchecken, bijvoorbeeld door in- en uitchecken op perrons mogelijk te maken of met een smartphone in- en uitchecken. Ook kan worden gedacht aan een alternatieve dienstregeling: bijvoorbeeld een onderscheid in lokale- en expresse-diensten, of hoogfrequent/spoorboekloos rijden.

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

4.5 Realisatie Openbaar Vervoer

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

Dit project betreft de modificatie van vrijvallende treinsporen door de ombouw Hoekse Lijn. Het project is onderdeel geworden van 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 2025;
- behoud van de Intercity-status van station Schiedam Centrum;
- een betekenisvolle stap te zetten naar volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam;
- alle perrons op Schiedam Centrum te blijven gebruiken;
- het gebruik van de Hoekse Lijn sporen te continueren door ze te integreren in het spoortraject Den Haag-Rotterdam;
- de aanlanding van de Eurostar op perron 1 van Rotterdam Centraal goed te regelen.

Randvoorwaarde is dat Rijk en regio de kosten gezamenlijk dragen op basis van 50/50. Omdat het Rijk van hun aandeel 21% in het BCF stort, is de werkelijke bijdrage van de MRDH en de provincie Zuid-Holland elk 29,3%. Medio 2022 heeft de aanbesteding van deelcontract 5 plaatsgevonden. De aanneemsom voor het MRDH-deel van het project, bedroeg omgerekend € 6.491.888. Met 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.



Tramlijn 19b Delft	
Opdracht SA	Investeren in bereikbaarheid om de studentengroei te faciliteren
Fase	Realisatie
Planning	2023 realisatie in TU-wijk gereed, exploitatie vanaf eind 2023
Investering	€ 54,45 miljoen
Subsidie MRDH	€ 54,45 miljoen
Rol MRDH	Opdrachtgever

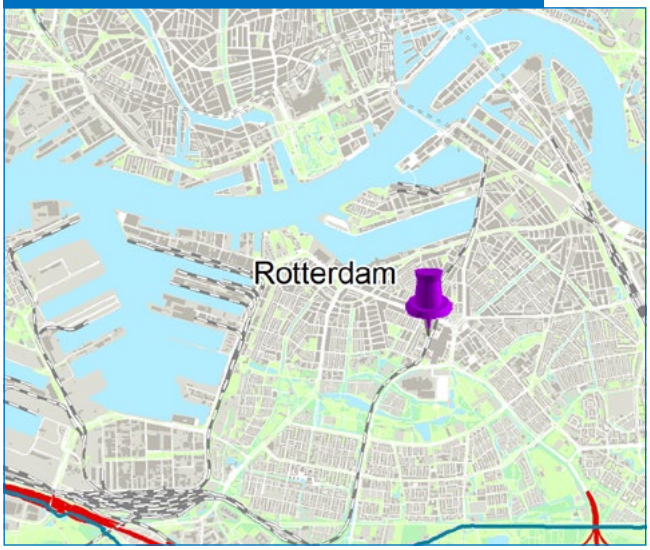
De aanpassingen aan tramlijn 19 hebben het komend jaar alleen nog betrekking op het tracé in Delft. Ter hoogte van de spoortunnel is het tramspoor op een definitieve locatie gelegd. Nu de Sebastiaansbrug is vervangen, kan aansluiting plaatsvinden op het al aangelegde tramspoor in de TU-campus in Delft.



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

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

OV knooppunt Hart van Zuid



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

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

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

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

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



Reconstructie metro- en busstation Spijkenisse centrum	
Opdracht SA	Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase	Realisatie vanaf 2023
Investering	circa € 20 miljoen
Subsidie MRDH	€ 10 miljoen voor het busstation € 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.



Hoofdstuk 5 Programma's en projecten Verkeer

Wegenstructuur

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

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid staat de laatste jaren onder druk. Om die reden wordt er meer tijd, geld en energie gestoken in preventie, aanpassing infrastructuur en gedrag van verkeersdeelnemers.

Een aantal gemeenten heeft voornemens om het areaal aan 30 km/uur-wegen uit te breiden.
Dit gaat zowel om echte verblijfsgebieden als de nieuwe wegcategorie GOW-30 (gebiedsontsluitingsweg met snelheidslimiet van 30 km/uur). Het invoeren van deze nieuwe wegcategorie past binnen het maatregelenpakket uit de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid; "het afwaarderen en veilig inrichten van onveilige 50-wegen naar 30-wegen".

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

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

Ketenmobiliteit

Uit onderzoeken van onder 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.

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

Duurzame Mobiliteit

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

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

Smart Mobility

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 € 33.000 per jaar (2020-2023) en digitaliseringsopgave € 170.000 per jaar (2020-2023). In het afgelopen BO MIRT is aanvullend € 100.000 toegezegd aan kennisontwikkeling via het Rijk.

Gedragsaanpak

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

Binnen het programma Kleine projecten wordt budget opgenomen voor subsidie van gedrags-maatregelen, 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 Verkeer

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

De MRDH hanteert een regionaal basisnetwerk voor fietspaden waarvan gewenst is dat het voldoet aan de standaard CROW-eisen. Een deel daarvan wordt opgewaardeerd tot een hoogwaardig niveau om de bereikbaarheid van toplocaties en arbeidsplaatsen te verbeteren: deze fietspaden hebben (in potentie) een intensiteit van meer dan 1.500 fietsers per etmaal en noemen we de Metropolitane fietsroutes.

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft de Uitvoeringsregeling aangepast en het subsidie-percentage voor prioritaire Metropolitane fietsroutes tijdelijk verhoogd naar 70% tot januari 2025. De subsidie kan zijn opgebouwd uit meerdere bronnen, de wegbeheerder neemt 30% van de subsidiabele kosten voor zijn rekening.

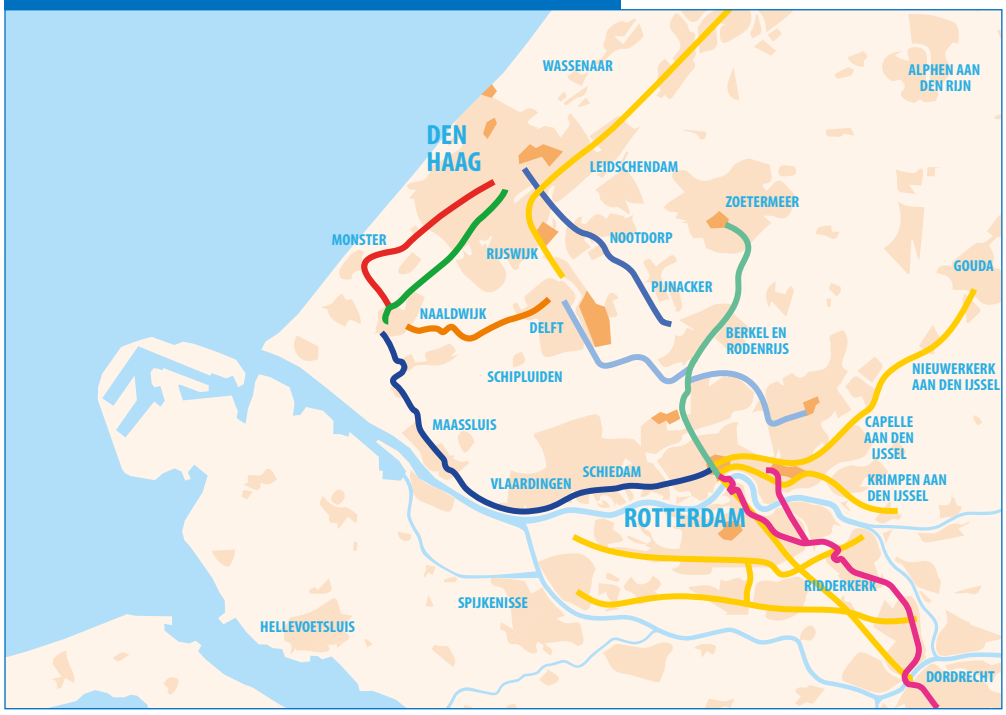
Een belangrijk aspect van deze fietsroutes is comfortabel en aantrekkelijk fietsen. Dat bereiken we door de aanleg van brede en veilige fietspaden met een logische route. Daarbij kijken we ook naar de realisatie van fietsviaducten en fietstunnels om infrastructuur ongelijkvloers te kunnen passeren. De gemeenten werken gezamenlijk per route, ondersteund door de MRDH, het voorkeurstracé uit in een schetsontwerp op routeniveau inclusief raming. Op basis van het schetsontwerp sluiten de gemeenten een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst af over de realisatie met onder meer afspraken over investeringen, samenwerking, fasering, planning en organisatie. Vervolgens werken de gemeenten de projecten op de route verder uit en gaan over tot realisatie.

Voor drie routes van de eerste tranche 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 van de eerste tranche 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 nadrukkelijk naar wordt gekeken Een paar delen van de route zijn opgenomen in CID-Binckhorst.

Metropolitane fietsroutes



	Geprioriteerde routes	Lengte	Samenwerkende gemeenten
	Westland-Rotterdam	27 km	Westland, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, Rotterdam
	Rotterdam-Zoetermeer	17 km	Rotterdam, Lansingerland, Zoetermeer
	Den Haag-Pijnacker	14 km	Rijswijk, Den Haag, Pijnacker-Nootdorp, Leidschendam-Voorburg
	Delft-Rotterdam Alexander	20 km	Delft, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland, Rotterdam
	Westland-Den Haag via Monster	18 km	Westland, Den Haag
	Westland-Den Haag via Honselersdijk	12 km	Westland, Den Haag
	Dordrecht-Rotterdam	32 km	Dordrecht, Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Ridderkerk, Rotterdam
	Westland-Delft	12 km	Westland, Midden-Delfland, Delft
	Overige snelfietsroutes		
	De economische toplocaties en werkgebieden		

Op 5 juli 2023 heeft de BCVa besloten tot de MFR Ridderkerk- Rotterdam. Dit is de eerste route van de tweede tranche waarvoor een samenwerkingsovereenkomst is getekend. De route is toegevoegd aan het programma.

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

De volgende geprioriteerde routes bevinden zich (sinds 2021) 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);
3. Delft - Midden-Delfland - Naaldwijk (Westland). Een deel van de route loopt langs de N223 waar provincie Zuid-Holland wegbeheerder is.

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

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

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

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

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

Voor het programma gedragsbeïnvloeding is jaarlijks budget opgenomen in het programma Kleine projecten. Gemeenten kunnen zelf onder meer verkeerseducatie voor basis- en voortgezet onderwijs, jongeren, senioren en inzet op campagnes organiseren. De projectleider Gedrag die door de MRDH is ingehuurd ondersteunt de gemeenten hierbij. 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.

5.2 Verkenningen en planstudies Verkeer

A44 / N44 Wassenaar	
Opdracht SA	Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase	Verkenning
Planning	niet bekend
Investering	niet bekend
Subsidie MRDH	Bijdrage in verkenning
Rol MRDH	Samen met Wassenaar en Den Haag opdrachtgever verkenning

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

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

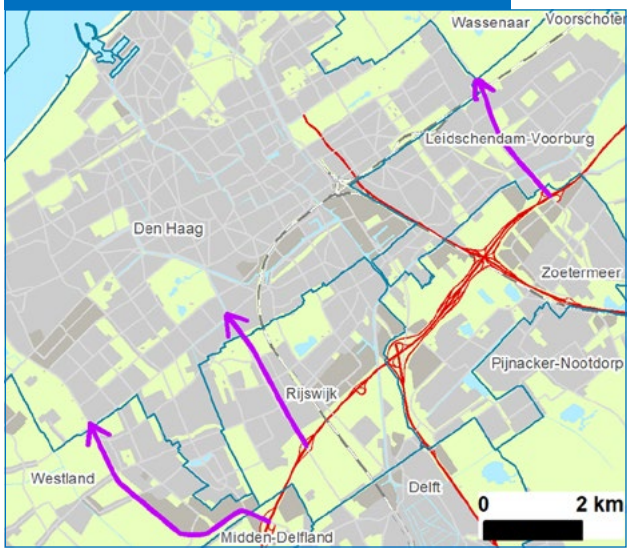
De studie toont aan dat de doorstroming op de N44 in de spits niet voldoet aan de normen die de metropoolregio stelt in de huidige en toekomstige situatie. Daarnaast vormt de weg nu een (ecologische) barrière en een beperking voor de leefbaarheid voor woningen langs de weg.

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



A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen A4 Passage Poorten en Inprikkers en meekoppelkansen	
Opdracht SA	Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase	Planstudie
Planning	Planuitwerking gereed in 2023, realisatie in 2027 - 2030
Investering	€ 248 miljoen Poorten en Inprikkers (op basis van bestuursakkoord 2012)
Subsidie MRDH	€ 22 + € 7,15 miljoen (op basis van bestuursakkoord voor Erasmusweg/Lozerlaan en het besluit bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 30 januari 2019 Beatrixlaan fase 1)
Rol MRDH	Subsidieverlener

A4 inprikkers



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

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

Het ministerie van IenW betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief het vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen N14 en de Ketheltunnel. Daarnaast zijn enkele meekoppelkansen voor fietsroutes uitgewerkt waarbij ook een bijdrage van de MRDH wordt verwacht. Dit zijn onder meer fietsovergangen/routes in Rijswijk (bijdrage MRDH circa € 1,5 miljoen) en Leidschendam-Voorburg (verwachte bijdrage MRDH circa € 7,1 miljoen). Afhankelijk van de grootte van de bijdrage loopt dat via het programma Kleine projecten of als zelfstandig groot project.

De provincie Zuid-Holland heeft al enige maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute genomen.

De MRDH, gemeente Den Haag en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de Lozerlaan-Erasmusweg. De bijdrage van de MRDH is inclusief indexatie maximaal € 22 miljoen.

Voor de Prinses Beatrixlaan fase 1 is een alternatief voorstel met een verschoven maaiveld-variant uitgewerkt waarover de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 30 januari 2019 een besluit heeft genomen. Rijswijk en de MRDH (€ 7,15 miljoen) betalen aan deze oplossing.

Alle deelprojecten doorlopen momenteel de fase van verkenning of planstudie. Op korte termijn wordt de voortgang en planning per deelproject in beeld gebracht

5.3 Uitwerkingen Verkeer

Er lopen momenteel geen uitwerkingen.

5.4 Realisatie Verkeer

A44 / N44 Wassenaar	
Opdracht SA	Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Top-eis	Concurrerende economie, kansen voor mensen (netwerkeisen auto)
Thema	Reistijdverkorting, Verhogen betrouwbaarheid, Capaciteitsuitbreiding
Fase	Realisatie
Planning	Gereed in 2024
Investering	€ 1,1 miljard
Subsidie MRDH	€ 5,45 miljoen voor het Kwaliteitsprogramma
Rol MRDH	Subsidieverlener

Rijkswaterstaat legt de Blankenburgverbinding aan: een rijksweg tussen de A20 en de N15, met een tunnel onder de Nieuwe Waterweg. De tunnel komt ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De aanleg van deze verbinding heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving en het landschap op zowel de noord- als de zuidoever.

Blankenburgverbinding

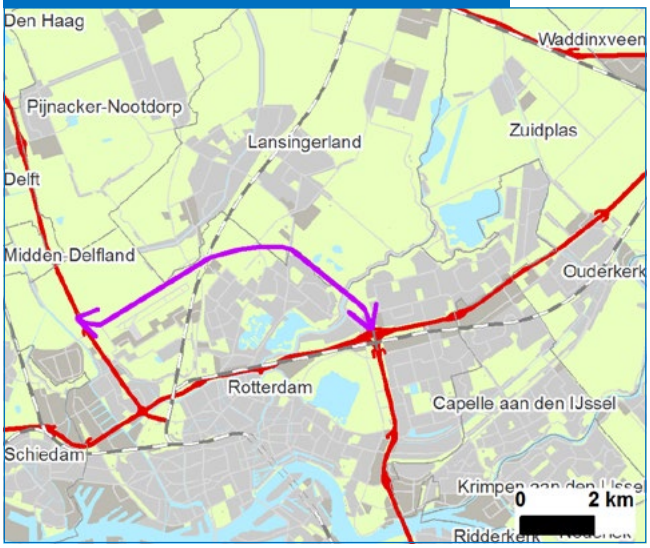


Door de regionale en lokale partijen is een Kwaliteitsprogramma Nieuw Waterland opgesteld om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door onder meer het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook gaat het programma over extra maatregelen om de geluidsbelasting verder te beperken. 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 2023 voor de Marathonweg in Vlaardingen.

A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)	
Opdracht SA	Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk
Fase	Realisatie
Planning	Gereed in 2025
Investering	€ 1 miljard (circa)
Bijdrage MRDH	€ 64,9 miljoen
Rol MRDH	Bijdrage aan inpassing

A16 Rotterdam



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



Foto: Fotografie Tandem

Hoofdstuk 6 In 2022 en 2023 in gebruik genomen projecten

In 2022 en begin 2023 is een aantal projecten opgeleverd en in gebruik genomen. In dit hoofdstuk worden de in het oog springende en grote projecten genoemd. In de bijlagen is een lijst opgenomen met kleine projecten die in dezelfde periode zijn afgerond.

De financiële afhandeling heeft over het algemeen langere tijd nodig, zodat de laatste betalingen soms nakomen in het volgende kalenderjaar. Het is dus mogelijk dat de genoemde projecten financieel nog niet zijn afgerond.

De Grote Kruising (Krimpen aan den IJssel)

Met het groot onderhoud aan de Grote Kruising in Krimpen aan den IJssel zijn tegelijkertijd maatregelen getroffen voor het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer, het busverkeer en de fietsers.

Een belangrijk element is de wijziging van het halteren van de bussen. In plaats van te halteren bij het busstation in het centrum, gebruiken de bussen nu langshaltes tussen de kruising en de Algerabrug. Hierdoor wordt de kruising aanzienlijk minder zwaar belast. wat de doorstroming van verkeer bevordert.

Een tweede element is een aanpassing waarmee de wisselstrook gelijktijdig kan worden gebruikt met ander verkeer richting centrum. Er 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 nemen.



Halte Rodenrijs (Lansingerland)

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

De RET heeft daarnaast de overkappingen op de haltes van de metro verlengd, zodat meer passagiers beschut kunnen wachten.



Metrohalte Hoek van Holland strand

In april 2023 is eindhalte Hoek van Holland strand in gebruik genomen en is de dienstregeling van metrolijn B daar ingegaan. Met deze ingebruikname is er nu een directe en snelle OV-verbinding tussen Rotterdam en het strand.

Tegelijkertijd met de openstelling is de tijdelijke situatie van halte Hoek van Holland haven opgeheven en is ook daar de nieuwe halte in gebruik genomen. Vanaf deze halte ben je direct bij de terminal van de ferry naar Harwich, Engeland



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 er echter (nog) buiten gelaten totdat duidelijk is welk kasritme en welke bijdrage zijn vastgelegd. In de begroting zijn deze wel terug te vinden in het meerjarenbeeld.

De stand is per 1 januari 2023. De bedragen die zijn opgenomen betreffen het aandeel van de MRDH, plus het eventuele aandeel van partijen die hun geldstroom via de MRDH laten lopen. Er zijn drie redenen om de grote projecten apart te benoemen en inzichtelijk te maken:

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

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

A Grote projecten

bedragen in euro's

Projectnr.	Projectnaam	Aanvrager	Cat.	Subsidie	Betaald t/m 2022	2023
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (exclusief Sebastiaansbrug)	MRDH	OV	54.450.000	54.450.000	0
160Z00027	Vervoersknooppunt Bleizo	Zoetermeer	OV	56.980.000	56.980.000	0
180RE0357	Frequentieverhoging E-lijn	RET	OV	7.450.000	5.492.161	1.957.839
	Hoekse Lijn	Rotterdam	OV	409.584.200	407.296.325	2.287.875
SRRE003053	Systeemsprong sneltram	RET	OV	15.720.271	6.990.271	8.730.000
210RO0811	Hart van Zuid	Rotterdam	OV	12.000.000	6.000.000	5.500.000
210PR0888	Viersporigheid Schiedam	ProRail	OV	6.982.500		2.794.000
220RE0932	Renovatie metrostation Spijkenisse Centrum	RET	OV	8.250.000	250.000	2.000.000
220NI0911	Reconstructie busstation Spijkenisse Centrum	Nissewaard	OV	10.005.500		
18WNR0438	Reconstructie IJsselmondse knoop	GR Nieuw Reijerwaard	VMWS	5.250.000		5.250.000
18WRO0418	H6-weg	Rotterdam	VMWS	8.600.000	4.341.261	4.258.739
20WKY0760	Algera-corridor: grote kruising	Krimpen a/d Ijssel	VMWS	8.232.500	4.116.250	4.116.250
	A4-passage Poorten en Inprikkers (incl indexering, excl btw en bijdrage PZH)	Den Haag	VMWS	23.308.020		
	A4-passage Poorten en Inprikkers (aanstaande fase Beatrixlaan, ex indexering)	Rijswijk	VMWS	7.150.000		
	Regionale fietsroute N14 Sijtwende (A4 Haaglanden-N14), incl btw	Leidschendam-Voorburg	FKM	7.100.000		
				641.062.991	**545.916.268**	**36.894.703**

A Grote projecten - vervolg

bedragen in euro's

Projectnr.	Projectnaam	Aanvrager	2024	2025	2026	2027 e.v.
96HG0004	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk (exclusief Sebastiaansbrug)	MRDH	0			
160Z00027	Vervoersknooppunt Bleizo	Zoetermeer				
180RE0357	Frequentieverhoging E-lijn	RET				
	Hoekse Lijn	Rotterdam				
SRRE003053	Systeemsprong sneltram	RET				
210RO0811	Hart van Zuid	Rotterdam	500.000			
210PR0888	Viersporigheid Schiedam	ProRail	2.792.300	349.000	1.047.200	
220RE0932	Renovatie metrostation Spijkenisse Centrum	RET	4.000.000	2.000.000		
220NI0911	Reconstructie busstation Spijkenisse Centrum	Nissewaard	4.700.000	5.305.500		
18WNR0438	Reconstructie IJsselmondse knoop	GR Nieuw Reijerwaard				
18WRO0418	H6-weg	Rotterdam				
20WKY0760	Algera-corridor: grote kruising	Krimpen a/d Ijssel				
	A4-passage Poorten en Inprikkers (incl indexering, excl btw en bijdrage PZH)	Den Haag		1.000.000	4.000.000	18.308.020
	A4-passage Poorten en Inprikkers (aanstaande fase Beatrixlaan, ex indexering)	Rijswijk	3.000.000	3.000.000	1.150.000	
	Regionale fietsroute N14 Sijtwende (A4 Haaglanden-N14), incl btw	Leidschendam-Voorburg				7.100.000
			14.992.300	**11.654.500**	**6.197.200**	**25.408.020**

Bijlage B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op beschikkingen voor kleine projecten en kleine opdrachten, per eind januari 2023. De lijsten zijn gesorteerd op alfabetische volgorde van de 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

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Albrandswaard				
19PAL0606	P+R Verwijzing Albrandswaard	VMWS	58.500	27-02-2020
20VAL0726	Schoolzone Sportlaan Rhoon	VV	74.500	28-01-2021
20OAL0725	Haltetoegankelijkheid Albrandswaard 2020	OV	70.500	29-01-2021
20FAL0767	Welhoeksedijk, Albrandswaardse zijde te Poortugaal	FKM	127.500	12-04-2021
23VAL1050	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Albrandswaard	VV	139.000	10-02-2023
	Totaal Albrandswaard		**470.000**	
Barendrecht				
20VBA0720	Kilweg - A29 - Middelweg, extra rijstrook en iVRI	VV	69.500	26-04-2021
21FBA0881	Fietspad Binnenlandse Baan	FKM	321.500	22-04-2022
22VBA0985	Kruispunt Avenue Carnisse – Zuidersingel – Reling	VV	79.500	23-08-2022
22VBA0983	30 km/h-zone Riedermorgen	VV	160.500	02-11-2022
22BVA0984	Oversteek 3e Barendrechtseweg – Kilpad	FKM	54.000	03-10-2022
22VBA0986	Herinrichting Boerhaavelaan	VV	139.500	vastgesteld
22VBA0986	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Barendrecht	VV	279.500	10-02-2023
	Totaal Barendrecht		**1.104.000**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Capelle aan den IJssel				
19VCA0559	Bocht in de Burgemeester van Beresteijnlaan	VV	52.000	10-07-2019
20VCA0681	Schoolzones Capelle aan den IJssel 2020-2022	VV	165.500	19-11-2020
20VCA0758	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Capelle aan den IJssel	VV	401.500	16-12-2020
21VCA0775	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Capelle aan den IJssel	VV	1.342.500	17-03-2021
21ICA0874	Vervoersknoop Rivium deel 1 - ponton waterbus	FKM	708.250	18-05-2022
21VCA0882	Rotonde Burg. van Beresteijnlaan - Operalaan	VV	196.500	06-04-2022
21OCA0893	Bushalte Duikerlaan	OV	61.500	28-03-2022
22DCA0937	Infra-aanpassingen Parkschuttle openbare weg	VMWS	525.000	11-07-2022
22DCA1028	5 iVRI's Capelle aan den IJssel	VMWS	72.500	15-03-2023
23VCA1052	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Capelle aan den IJssel	VV	288.000	13-02-2023
23FCA1078	Snelfietsroute Algerabrug - Capelsebrug KTA B03	FKM	1.943.000	07-06-2023
	Totaal Capelle aan den IJssel		**5.756.250**	
Delft				
20VDE0748	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Delft	VV	847.500	16-12-2020
21VDE0815	Nieuwe Plantage	VV	123.000	01-01-2022
22DDE0910	12 iVRI's Delft	VMWS	150.000	18-01-2022
22VDE0917	Verkeersmaatregelen Noordeindseweg	VV	101.500	20-06-2022
22VDE1005	Verkeersmaatregelen Delflandplein	VV	188.000	10-02-2023
22VDE1006	Duurzaam veilig inrichten Weteringlaan	VV	146.500	07-11-2022
22VDE1007	Fietsstraat Colijnlaan	VV	246.000	07-11-2022
22FDE1016	Fietsstraat Kanaalweg	VV	219.000	in behandeling
23VDE1053	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Delft	VV	397.000	30-01-2023
23VDE1073	Tweemolentjeskade	VV	25.000	20-03-2023
	Totaal Delft		**2.443.500**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Den Haag				
15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	1.168.067	18-05-2016
17PDH0240	P&R Haaglanden (HGL-BBV-005a)	FKM	771.000	08-08-2017
18FDH0488	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	825.000	05-03-2019
19DDH0588	68 IVRI's Den Haag (KTA2019)	VV	952.000	18-11-2019
19VDH0599	Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk	FKM	675.000	02-04-2020
20VDH0730	NWHR 3.1 kruisingen: Houtrustbrug en President Kennedylaan	VV	389.750	05-02-2021
20VDH0771	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Den Haag	VV	1.574.000	17-03-2021
21DDH0829	iVRI's Den Haag 2021	VMWS	75.000	30-08-2021
21FDH0862	Fietsvoorzieningen Postenkade Den Haag	FKM	73.000	19-01-2022
21FDH0886	Fietsvoorzieningen Ringelwikke	FKM	65.500	18-01-2022
21FDH0887	Capaciteit en doorstroming fietsverkeer	FKM	75.000	23-05-2022
21VDH0899	Schoolomgeving Den Haag (deel 10)	VV	108.000	13-01-2022
22ODH0975	vv-maatregelen Waldeck Pyrmontkade - Laan van Meerdervoort (INTHR, 16Z)	VV	100.000	in behandeling
22ODH0976	vv-maatregelen Vondelstraat (INTHR, 16Z)	VV	500.000	in behandeling
22ODH0977	vv-maatregelen Stadhouderslaan - Groot Hertoginnelaan (INTHR, 16S)	VV	342.000	in behandeling
22ODH0978	vv-maatregelen Bilderdijkstraat en Torenstraat (INTHR, 16Z)	VV	500.000	in behandeling
22ODH0979	vv-maatregelen Zoutmanstraat (INTHR, 16Z)	VV	500.000	in behandeling
22VDH0998	Kruispunt Meppelweg - Bouwlustlaan te Den Haag	FKM	28.000	19-06-2023
22VDH1004	Blackspot Loosduinsekade - Zuiderparklaan	VV	422.000	28-11-2022
22EDH1008	Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie 2022	VV	232.000	18-11-2022
22VDH1034	60 slimme snelheidsdisplays	VV	116.000	22-02-2023
22VDH1037	Schoolomgeving Den Haag (deel 11)	VV	25.500	20-12-2022
22FDH1046	Kruispunt Laan van Meerdervoort-Regentesselaan	VV	63.500	20-01-2023
23VDH1054	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Den Haag	VV	1.571.000	01-02-2023
23VDH1070	NWHR 3 - President Kennedylaan - Stadhouderslaan	VV	655.500	29-03-2023
	Totaal Den Haag		**9.864.817**	
Krimpen aan den IJssel				
21FRK0814	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 1 - fietspad naar Ouverturelaan	FKM	501.000	26-08-2021
22KKR0914	Busvoorzieningen en fietsoversteek Boerhaavelaan	FKM	187.000	09-12-2022
22VKR1010	Verkeersveiligheidsmaatregelen Gouden Regen e.o.	VV	21.000	06-02-2023
22VKR1011	Verkeersveiligheidsmaatregelen wijk Langeland	VV	27.000	16-12-2022
23VKR1056	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Krimpen aan den IJssel	VV	113.500	06-02-2023
23FKR1079	Fietsstraat Lekdijk	FKM	468.000	10-05-2023
	Totaal Krimpen aan den IJssel		**1.317.500**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Lansingerland				
19KLA0598	Vervoersknoop Rodenrijs (KTA 2019)	OV	952.000	18-12-2019
19OLA0573	R-net halteaanpassingen lijn 170 en 173 (KTA 2019)	OV	582.500	07-07-2021
20VLA0757	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Lansingerland	VV	145.500	16-12-2020
21VLA0774	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Lansingerland	VV	224.500	17-03-2021
23VLA1057	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Lansingerland	VV	470.000	13-02-2023
	Totaal Lansingerland		**2.374.500**	
Leidschendam-Voorburg				
17WLV0317	Verbindingsweg Stompwijk	VMWS	269.625	19-03-2018
19DLV0556	5 iVRI'S Leidschendam- Voorburg (KTA 2019) 2020	VMWS	35.000	23-09-2019
20VLV0749	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Leidschendam-Voorburg	VV	188.250	16-12-2020
21VLV0769	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Leidschendam-Voorburg	VV	216.000	17-03-2021
23VLV1058	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Leidschendam-Voorburg	VV	316.500	30-01-2023
	Totaal Leidschendam-Voorburg		**1.025.375**	
Maassluis				
20VMA0752	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Maassluis	VV	660.500	16-12-2020
23VMA1059	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Maassluis	VV	139.000	10-02-2023
	Totaal Maassluis		**660.500**	
Midden-Delfland				
20VMD0759	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Midden-Delfland	VV	8.500	vastgesteld
21VMD0824	herinrichting kruising Harnaschdreef	VV	71.000	23-09-2021
23VMD1060	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Midden-Delfland	VV	176.000	15-02-2023
	Totaal Midden-Delfland		**255.500**	
Nissewaard				
19KNI0601	Fietsparkeren metrostation De Akkers (KTA 2019)	FKM	164.250	14-05-2020
19ONI0629	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2019	OV	60.000	11-02-2020
20ONI0642	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2020	OV	120.000	11-02-2020
20VNI0727	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard 2020	VV	35.000	01-12-2020
21WNI0794	Ombouw VRI naar iVRI gemeente Nissewaard	VMWS	50.000	vaststelling
21FNI0822	Reconstructie Borgtweg	FKM	213.750	01-10-2021
21VNI0877	Verkeersveilige Schoolomgevingen Nissewaard 2021	VV	35.000	13-01-2022
22VNI0991	Reconstructie Ottersveen, Waterland fase 1	VV	27.750	03-10-2022
22VNI0992	Reconstructie Vondelsingel Oost	VV	28.250	15-09-2022
22VNI0993	Reconstructie Christiaan Huygenslaan e.o.	VV	13.000	20-09-2022
22VNI1001	Herinrichting Oranjebuurt Spijkernisse	VV	263.000	02-11-2022
22VNI1012	Reconstructie De Vroon Heenvliet	VV	14.500	16-12-2022
22VNI1013	Herstraten Spaarnestraat e.o.	VV	15.500	16-12-2022
22VNI1017	Verkeersveiligheid schoolomgevingen 2022	VV	46.500	30-01-2023
23VNI1061	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Nissewaard	VV	424.500	10-02-2023
	Totaal Nissewaard		**1.511.000**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Pijnacker-Nootdorp				
18FPN0475	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	77.000	24-01-2019
19VPN0579	Verkeersveiligheid kruispunt Laan van Nootdorp/Veenweg	VV	65.500	16-12-2019
21OPN0783	R-net bushalte Meersma Katwijkerlaan, Pijnacker	OV	107.000	20-04-2021
21DPN0821	2 verkeersregelinstallaties naar iVRI's te Pijnacker-Nootdorp	VMWS	25.000	09-06-2021
22VPN0995	Fietscampagne rotondes Pijnacker-Nootdorp	VV	15.000	05-04-2023
22EPN0997	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2022-2023	VV	6.500	09-12-2022
23VPN1062	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Pijnacker-Nootdorp	VV	290.000	06-02-2023
	Totaal Pijnacker-Nootdorp		**586.000**	
Ridderkerk				
20ORI0716	Haltetoegankelijkheid HOV Ridderkerk 2020	OV	138.000	21-05-2021
20VRI0754	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Ridderkerk	VV	87.000	16-12-2020
21VRI0772	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Ridderkerk	VV	917.000	17-03-2021
21FRI0828	Fietspaden Rijksstraatweg Ridderkerk fase 3 te Rijsoord	FKM	135.500	23-09-2021
23VRI1063	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Ridderkerk	VV	205.000	10-02-2023
	Ridderkerk		**1.482.500**	
Rijswijk				
17KRK0280	Fietspad Laan van 't Haantje (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten) fase 1 2	FKM	445.500	01-02-2018
17MRW0342	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Rijswijk	VMWS	107.098	vaststelling
18VRK0485	Rotonde Diepenhorstlaan - Verrijn Stuartlaan	VV	423.000	01-01-2018
20FRK0695	Aanpak fietsroutes Romeinse route: Sir Winston Churchilllaan	FKM	427.750	11-11-2020
20FRK0718	Fietspad Prinses Beatrixlaan (Plutopad - van Zijlweg)	FKM	122.000	11-01-2021
20FRK0738	Fietspad Laan van 't Haantje (Rijswijk Buiten - HPS Rijswijk Buiten) fase 3	FKM	127.500	vastgesteld
20DRK0766	ombouw VRI naar iVRI gemeente Rijswijk	VMWS	62.500	09-03-2021
21VRK0820	Fietsoversteek Laan van Oversteen/Laan van Vredenoord	VV	25.500	23-09-2021
21FRK0835	Sterfietsroute Den Haag - Wateringse Veld - Sammersweg	FKM	323.500	24-08-2021
21FRK0836	Aanleg tweerichtingenfietspad Veraartlaan	FKM	359.000	20-08-2021
21FRK0867	Herinrichting Steenlaan	FKM	91.000	02-05-2022
22VRK0999	Verkeersveiligheidsmaatregelen Schaapweg	VV	115.500	31-08-2022
22VRK1023	Veilige Schoolomgeving Rijswijk 2022	VV	71.000	18-11-2022
22DRK1038	3 VRI's ombouw naar iVRI Burgemeester Elsenlaan Rijswijk 2023	VMWS	43.500	06-02-2023
23VRK1064	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rijswijk	VV	192.000	06-02-2023
	Totaal Rijswijk		**2.936.348**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rotterdam				
17VR00311	Blackspot Dorpsweg Wolphaertsbocht	VV	281.000	05-10-2018
19KR00600	Fietsparkeren Rotterdam CS	FKM	227.750	10-12-2019
19VR00609	Blackspot Heemraadsingel - Beukelsdijk	VV	145.750	vastgesteld
19FR00613	Fietspad aan de slachthuisweg te Hoek van Holland	FKM	134.000	18-12-2019
19FR00614	Waalenburgerweg/Spoorsingel	FKM	42.500	18-12-2019
19OR00621	Toegankelijk maken bushaltes lijn 75 (KTA 2019-3)	OV	40.750	20-02-2020
20OR0667	Tramkeerlus Wilhelminaplein	OV	3.582.500	vaststelling
20FR0677	Fietsstraat Poelenburg	FKM	50.500	19-11-2020
20VR00712	Blackspot Prins Alexanderlaan - Koperstraat	VV	33.000	29-01-2021
20VR00713	Blackspot Bergweg - Schiekade	VV	40.250	11-12-2020
20FR00731	Uitbreiding fietsparkeren Capelsebrug	FKM	138.750	vastgesteld
20KR00733	Uitbreiding fietsparkeren Coolhaven	FKM	19.000	14-01-2021
20FR00740	Welhoeksdedijk (Rotterdamse kant)	FKM	40.000	15-03-2021
20FR00741	Fietsmaatregelen Eendrachtsplein - Westersingel - Westblaak	FKM	35.750	06-04-2021
20PR00743	P+R Noorderhelling	FKM	786.000	09-06-2021
20WR00765	Verkeersprojecten Hoek van Holland	FKM	1.917.500	15-12-2020
21VR00777	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Rotterdam	VV	554.500	17-03-2021
21VR00800	Black spot Maasboulevard - uitrit Shell	VV	15.500	vastgesteld
21VR00813	Black spot Bergambachtstraat - Stolwijkstraat	VV	63.000	12-07-2021
21FR00865	Fietsenstalling Conradstraat Rotterdam CS	FKM	112.500	21-01-2022
21FR00866	Fietssuggestiestroken Kromme Zandweg	FKM	80.500	30-11-2021
21FR00868	Fietspad Schiedamseweg zuidzijde (MFR)	FKM	78.500	vastgesteld
21VR00869	Black spot Keersopstraat - Matlingeweg	VV	318.500	vaststelling
21FR00871	Fietsoversteek Kooiwalbos/Kooiwalweg	FKM	13.250	17-01-2022
21FR00872	Fietsoversteek 's Gravenweg - metro Kralingsezoom	FKM	24.000	20-01-2022
21VR00873	Blackspot Pleinweg - Mijnsheerenlaan	VV	745.000	15-02-2022
21FR00875	Fietsstraat Hoogvlietse Kerkweg (RD)	FKM	34.000	15-02-2022
21VR00876	Black spot Matlingeweg - Stuttgartstraat - Vareseweg	VV	241.750	30-11-2021
21VR00890	Black spot Vuurplaat	VV	43.750	vaststelling
22VR00919	Black spot Marconiplein	VV	21.750	20-04-2022
22OR00944	Blackspot Matthenesserlaan-GL Mulderstraat	VV	39.750	07-07-2022
22VR00972	Blackspot Gordelweg-Rodenrijsestraat	VV	19.250	07-09-2022
22ER00974	Verkeerseducatie Rotterdam 2022	VV	87.500	03-10-2022
22FR00981	Herinrichting Walenburgerweg	FKM	365.500	23-08-2022
22FR00987	Kruispunt Scheepstimmerlaan - Vasteland	FKM	51.000	02-11-2022
22FR00988	Fietsstraat Molenvliet secundair	FKM	148.500	28-11-2022
22KR00990	Fietsenstalling Kralingse Zoom	FKM	505.000	09-12-2022
22VR01018	Blackspot Schiedamseweg-Spanjaardstraat	VV	54.500	09-12-2022
22VR01019	Blackspot Bergweg-Insulindestraat en fietsvoorzieningen Bergweg	VV	165.500	15-03-2023
22VR01020	Blackspot Oudedijk-Rozenburglaan	VV	39.000	09-09-2022
22VR01021	Blackspot Olympiaweg-Klein Nieuwland	VV	194.500	20-01-2023
22VR01025	Herinrichting Adm. de Ruyterweg-Jonker Fransstraat	VV	357.000	09-12-2022

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Rotterdam - vervolg				
22VRO1026	Herinrichting 1e Middellandstraat-Henegouwerlaan	VV	414.500	15-03-2023
22FRO1027	Herinrichting Statenpad fietsstraat	FKM	386.000	16-12-2022
23VRO1065	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Rotterdam	VV	2.435.000	01-02-2023
23VRO1072	Verleggen Colosseumweg	VV	506.000	10-05-2023
23WRO1076	HWN/OWN -aansluiting A15 - Aveling	VMWS	1.001.500	vaststelling
	Totaal Rotterdam		**16.631.500**	
Schiedam				
19KSC0534	Fietsparkeren bij metro Troelastralaan en Parkweg 68 fpp (KTA 2019)	FKM	18.000	08-07-2019
20VSC0756	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Schiedam	VV	80.000	16-12-2020
23VSC1066	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Schiedam	VV	208.000	13-02-2023
	Totaal Schiedam		**306.000**	
Vlaardingen				
19KVL0597	Fietsenstallingen Hoekselijn	FKM	58.500	vastgesteld
20FVL0734	Reconstructie Reigerlaan	VV	190.500	02-12-2020
20FVL0735	Verbreden fietspaden (oostelijk) deel Schiedamseweg	FKM	189.500	28-05-2021
20FVL0736	Fietsroute Burgemeester Heusdenlaan	FKM	44.000	22-03-2021
20FVL0737	Westlandseweg	FKM	32.500	05-03-2021
20FVL0751	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Vlaardingen	VV	738.500	16-12-2020
21FVL0849	Fietspad Maassluissedijk Vlaardingen (MFR)	FKM	105.500	01-10-2021
22VVL1035	Marathonweg (Nieuw Waterland)	VMWS	1.898.000	22-02-2023
22FVL1036	Verbreden fietspad Trekkade	FKM	104.000	09-12-2022
23VVL1067	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Vlaardingen	VV	334.000	in behandeling
	Totaal Vlaardingen		**3.695.000**	
Voorne aan Zee				
Brielle				
21VBR0796	Verkeersmaatregelen binnenstad Brielle	VV	181.000	23-09-2021
Hellevoetsluis				
17VHE0253	30 km/uur-zone Vlotbrugbuurt	VV	11.500	04-12-2017
20MHE0707	Mobiliteitsmanagement gedragsbeïnvloeding (KTA D3)	OV	256.405	08-04-2021
21VHE0770	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Hellevoetsluis	VV	83.000	17-03-2021
22FHE0905	Realisatie fietspad en verplaatsing bushalte Ravenseweg	OV	699.450	14-01-2022
Westvoorne				
22VWV1003	Verkeersveiligheid Heveringseweg, Voorweg, De Ruy, Brielseweg	VV	372.500	14-12-2022
Voorne aan Zee				
23VVZ1055	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Voorne aan Zee	VV	210.000	30-01-2023
	Totaal Voorne aan Zee		**1.813.855**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Wassenaar				
16VWA0064	Waalsdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	479.573	22-11-2016
18VWA0445	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's (BBV-HGL-020) Wassenaar	VMWS	25.500	10-12-2018
21VWA0773	Verkeersveiligheid (SPUK) 2025 Wassenaar	VV	214.500	17-03-2021
22VWA1033	Oversteek Wassenaarseslag	VV	98.500	12-12-2022
22VWA1039	Oversteek Deijlerweg – Ammonslaantje	VV	37.000	20-01-2023
22VWA1040	Oversteek Jagerslaan – Groot Haesebroekseweg.	VV	48.000	20-01-2023
22VWA1041	Oversteek Papegaaienlaan – Backkershagenlaan.	VV	66.000	20-01-2023
23VWA1068	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Wassenaar	VV	187.000	03-02-2023
	Totaal Wassenaar		**1.156.073**	
Westland				
21EWE0784	School op SEEF en leer in het Verkeer, Westland	VV	8.500	vastgesteld
21DWE0805	Ombouw VRI naar iVRI gemeente Westland	VMWS	25.000	vastgesteld
22EWE0915	Gedragsbeïnvloedingsprojecten gemeente Westland	VV	33.500	vastgesteld
22VWE1029	Reconstructie kruispunt Burgerdijkseweg - Hoogweg	VV	134.500	12-12-2022
22VWE1030	Verkeersveiligheid Hollewatering, Kwintsheul	VV	23.000	30-01-2023
22VWE1031	Verbeteren verkeersveiligheid Haagweg	VV	17.000	09-12-2022
22VWE1032	Fietsstroken Veilingweg, De Lier	FKM	223.500	09-12-2022
23VWE1069	Verkeersveiligheid (SPUK) 2027 Westland	VV	327.000	10-02-2023
23EWE1071	Gedragsbeinvloedingsprojecten 2023 Westland	VV	45.500	08-02-2023
23MWE1080	KTA C04/C08 - Werkgeversaanpak Royal Flora Holland,Honderdland en ABC Westland	VMWS	199.500	in behandeling
	Totaal Westland		**1.037.000**	
Zoetermeer				
19DZO0574	5 iVRI's Zoetermeer (KTA 2019)	OV	35.000	23-09-2019
21EZO0798	Fietslessen groepen 4 en 6 Zoetermeer 2021	VV	7.500	vastgesteld
21EZO0802	School op Seef Zoetermeer 2021	VV	5.000	vastgesteld
21DZO0859	2 iVRI's Afrikaweg Zoetermeer	VMWS	25.000	29-10-2021
21VZO0860	Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen	VV	93.000	19-01-2022
21DZO0863	3 iVRI Azieweg, Oostweg en Vlamingstraat Zoetermeer	VMWS	37.500	02-12-2021
22EZO0935	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2022)	VV	24.000	01-01-2022
22EZO0936	Extra activiteiten ihkv School op Seef 2022	VV	11.500	01-01-2022
23EZO1048	Fietslessen groepen 4 en 6 (schooljaar 2023)	VV	25.500	09-03-2023
23EZO1049	Extra activiteiten ihkv School op Seef 2023	VV	11.500	01-02-2023
	Totaal Zoetermeer		**275.500**	
	Openstaande verplichtingen Kleine projecten gemeenten		**56.702.717**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Zuid-Holland Bereikbaar				
16MVO0118	Stakeholdersaanpak 1a en 1b (RTD-BBV-013)	VMWS	-	13-10-2016
16MVO0119	Beinvloeding rijgedrag (RTD-BBV-014)	VMWS	20.000	vastgesteld
18OVO0389	ROK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (BBV RD)	VMWS	421.250	02-04-2018
19MVO0550	MaaS pilot Rotterdam The Hague Airport	VMWS	157.645	10-07-2019
20MVO0663	Mobiliteitsaanpak Grote Kruising KY - KTA	VMWS	66.700	01-07-2021
22MDN0971	KTA Moving Traffic	VMWS	270.747	05-09-2022
	Totaal Zuid-Holland Bereikbaar		**936.342**	
RET NV				
18OVRE0503	R-net DRIS panelen Voorne-Putten	OV	100.250	13-12-2019
19REO0528	Zonnepanelen metrostations	OV	925.000	10-04-2019
19ORE0586	DRIS voor R-net haltes Lansingerland en station Schiedam	OV	146.500	29-10-2019
21ORE0832	Verlenging kapconstructie metrostation Rodenrijs	OV	436.966	10-11-2021
	Totaal RET NV		**1.608.716**	
HTM Personenvervoer NV				
19OHT0575	Prins Willemstraat rotonde Duinstraat	OV	336.438	27-09-2019
19OHT0616	R-net aanpassingen op het haltemeubilair lijnen 455 en 456 (KTA 2019)	OV	499.000	11-02-2020
21OHT0806	KTA lightrail kwaliteit lijn 3 en 4	OV	250.000	28-05-2021
22OHT0920	Optimaliseren Samenloopdeel RandstadRail - deelproject sein Forepark	OV	1.265.250	06-04-2022
22OHT0970	Optimaliseren samenloopdeel RandstadRail - deelproject tractie	OV	2.660.250	06-07-2022
23OHT1077	Aanpassen aanduiding HSW wissels Haags Railnetwerk	OV	136.500	11-04-2023
	Totaal HTM Personenvervoer NV		**5.147.438**	
Havenbedrijf Rotterdam				
21VHA0847	Herinrichten kruising Moezelweg / Merwedeweg	VV	1.113.750	09-02-2022
21MHA0892	ABVPHR KTA-maatregel 2 Logistiek Platform	VMWS	165.500	17-12-2021
	Totaal Havenbedrijf Rotterdam		**1.279.250**	
Provincie Zuid-Holland				
18FZH0409	Snelfietsroute F15 IJsselmonde	FKM	100.000	21-11-2018
18FZH0436	Verlengde Velostrada	FKM	858.500	21-11-2018
18FZH0514	Snelfietsroute F20 Rotterdam-Gouda	FKM	100.000	09-04-2019
20VZH0717	N223 duurzaam veilig	VMWS	1.633.000	16-12-2020
20FZH0721	Oude Trambaan in gemeente Wassenaar	FKM	453.500	28-01-2021
22FZH1014	Verbetering fietspad N467a/b tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk	FKM	185.500	18-11-2022
22FZH1015	N211 vervanging tegelfietspaden	FKM	721.000	18-11-2022
	Totaal provincie Zuid-Holland		**4.051.500**	

B1 Kleine projecten: openstaande verplichtingen per subsidieontvanger - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	Verplichting	Beschikking
Verkeerseducatie					
OnderwijsAdvies	22EDN0922	Inzet Verkeersleerkracht 2022-2023	VV	29.320	26-09-2022
Wortelboer Rij-opleidingen	22EDN0922	Dode Hoek-lessen 2022-2023	VV	11.920	22-08-2022
DON Opleidingen	22EDN0922	Dode Hoek-lessen 2022-2023	VV	9.490	22-08-2022
Flyover	22EDN0922	Dode hoeklessen 2022-2023	VV	16.092	22-08-2022
R. Wittenberg (Verkeerseducatie)	22EDN0922	Inzet verkeersleerkracht SoS 2022-2023	VV	15.436	17-08-2022
Verkeersleerkracht.nl	22EDN0922	Inzet verkeersleerkracht SoS 2022-2023	VV	7.512	12-09-2022
Vriese Educatief Maatwerk (VEM)	22EDN0922	Inzet verkeersleerkracht SoS 2022-2023	VV	42.228	15-09-2022
Halo Jobbing	22EDN0922	Inzet verkeersleerkracht SoS 2022-2023	VV	20.867	24-10-2022
VVN District Zuid-Holland (Veilig Verkeer Nederland)	22EDN0922	Project Veilig op Weg 2022 -2023	VV	68.530	22-08-2022
DTV Consultants	22EDN0922	TotallyTraffic	VV	99.100	22-11-2022
VVN District Zuid-Holland (Veilig Verkeer Nederland)	23EDN1043	VVN verkeersprojecten	VV	10.925	01-01-2023
Veiligheid NL	23EDN1043	TotallyTraffic	VV	9.075	01-01-2023
Halo Jobbing	23EDN1043	Coördinatie SCHOOL op SEEF	VV	112.640	01-01-2023
ADVOSS	23EDN1043	Ondersteuning gedragsbeïnvloeding	VV	98.664	01-01-2023
OnderwijsAdvies	23EDN1043	TotallyTraffic	VV	13.361	01-01-2023
Totaal verkeerseducatie				**565.159**	
Diversen					
Rotterdam Airport Vastgoed	18FDN0490	Terletpad Airport RTH	FKM	190.500	04-12-2018
Gemeente Leiden	18OLD0374	Verbeteren HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp (Leiden) (BBV)	OV	242.371	18-06-2018
ProRail	17FPR0283	Engineering fietsenstalling bij station Rotterdam Alexander	FKM	52.500	25-10-2017
TU Delft	18FDN0476	Fietsinfrastructuur B. van der Pollweg	FKM	578.500	12-04-2019
TU Delft	20VDE0742	Herinrichting kruising Schoemakerstraat - Huismansingel/ Molengraafsingel	VV	907.000	05-03-2021
Wijmobiel		OV probeerpassen en saldi	VMWS	99.350	10-10-2021
Stichting Hubklup	21IDN0834	Pilot e-hub strandpaviljoens Den Haag	VMWS	22.200	22-09-2021
Robottuner	21IDN0900	Realisatie AVLM CAVIDOR	VMWS	131.300	16-02-2022
Robottuner	22IDN1045	Realisatie AVLM CAVIDOR fase 2 & 3	VMWS	750.000	09-03-2023
Rebel Automated Shuttles	19IDN0627	Implementie AVLM Rotterdam The Hague Airport	VMWS	14.150	05-06-2020
		Totaal Diversen		**2.987.871**	
		Openstaande verplichtingen Kleine projecten overige subsidieontvangers		**19.564.147**	

Bijlage B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2023

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

In het voorjaar van 2023 vragen we de gemeenten nieuwe aanmeldingen voor subsidie voor kleine projecten in te dienen voor het navolgende jaar. Voor kleine projecten wordt een budget opgenomen in de begroting 2024. In de nazomer van 2023 worden de aanmeldingen beoordeeld en in december 2023 worden de subsidiabele projecten ter goedkeuring voorgelegd aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2023

bedragen in euro's

Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2023	2024
Albrandswaard						
jul-21	Fietsstraat Tijsjesdijk	FKM	200.000	100.000	100.000	
jul-21	Herinrichting F. van der Poest Clementlaan	VV	363.211	182.000	182.000	
	Totaal Albrandswaard				**282.000**	
Barendrecht						
jul-20	Fietspad Stationstuin	FKM	160.000	80.000	80.000	
jul-22	Jaagpad 30 km/h zone	VV	400.000	100.000	100.000	
jul-22	VV maatregelen rotonde 2e Barendrechtseweg-Buitenlandsebaan	VV	80.000	40.000	40.000	
jul-22	Verkeerseducatie Barendrecht 2023	VV	21.000	2.500	2.500	
jul-22	Herinrichting Dudokdreef	VV	800.000	400.000	400.000	
	Totaal Barendrecht				**622.500**	
Capelle aan den IJssel						
jul-22	5 iVRI's Hoofdweg Capelle aan den IJssel 2023	VMWS	1.575.000	80.000	80.000	
jul-22	Aanpassingen baan Parkshuttle 2023	OV	700.000	350.000	350.000	
jul-22	Herinrichting aansluiting Poolvosweg - IJsseldijk	VV	95.000	47.500	47.500	
	Totaal Capelle aan den IJssel				**477.500**	
Delft						
jul-22	Herinrichting Phoenixstraat	VV	400.000	200.000	200.000	
jul-20	Verplaatsen tramhalte Martinus Nijhofflaan	VV	165.000	82.500	82.500	
jul-22	Verbreding fietspad Michiel de Ruyterweg	FKM	484.000	242.000	242.000	
jul-21	Fietsstraat Oostsingel	FKM	396.000	198.000	198.000	
okt-22	Kruising Papsouwselaan - Mercuriusweg	VV	250.000	125.000	125.000	
	Totaal Delft				**847.500**	

B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2023 - vervolg

bedragen in euro's

Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2023	2024
Den Haag						
jul-21	Fietsvoorzieningen Scheveningseweg bij Carnegieplein (lijn 1)	FKM	900.000	250.000	250.000	
jul-21	Fietsvoorzieningen Javastraat - Zeestraat - Scheveningseweg (lijn 1)	FKM	444.308	222.500	222.500	
jul-21	Kruispunt Van Alkemadelaan - Pompstationsweg	FKM	199.000	99.500	99.500	
jul-21	Kruispunt Laan van Meerdervoort - Regentesselaan	FKM	100.000	50.000	50.000	
jul-21	Fietspaden Statenlaan en Stadhouderslaan (INTHR, 16S)	FKM	4.000.000	1.858.000	1.858.000	
jul-21	Gedragsaanpak verkeersveiligheid/educatie 2022	VV	620.500	310.500	310.500	
jul-22	Blackspotaanpak 2023 Den Haag	VV	350.000	175.000	175.000	
jul-22	Verkeersveilige schoolomgeving Den Haag 2023	VV	1.000.000	300.000	300.000	
jul-22	Fietsvoorzieningen Moerwijk irt de herinrichting Hoefkade	VV	6.822.000	280.000		280.000
jul-22	Fietsvoorzieningen Westvlietweg – Park Nabij	FKM	400.000	200.000	200.000	
jul-22	Fietsvoorziening Leidsestraatweg (Benoordenhoutseweg/ Haagse Bos).	FKM	523.000	223.000	223.000	
jul-22	Fietsvoorzieningen Kruispunt Hildo Kroplaan - Houtwijklaan	FKM	160.000	80.000	80.000	
jul-22	Fietsvoorzieningen Kruispunt Lekstraat - Weteringkade	FKM	535.000	250.000	250.000	
jul-22	Fietsvoorzieningen Kruispunt Mient - Kamperfoeliestraat	FKM	310.000	155.000	155.000	
	Totaal Den Haag				**4.173.500**	**280.000**
Krimpen aan den IJssel						
jul-20	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 3 - centrumplan	FKM	436.500	218.500	218.500	
23FKR1083	Fietsroute Vincent van Goghlaan fase 2 - fietspad naar Ouverturelaan	FKM	697.681	340.000	340.000	
jul-22	Populierenlaan en Els 30 km/h zone (Langeland fase 5)	VV	730.800	132.500	132.500	
jul-22	Noorderstraat 30 km/h zone (Oud Krimpen deelgebied 3)	VV	4.385.300	151.000	151.000	
	Totaal Krimpen aan den IJssel				**842.000**	
Lansingerland						
jul-22	Verbreden fietspad Boterdorpseweg zuidzijde bij Berkelse Poort	FKM	120.000	60.000	60.000	
jul-22	Fietspad Gerberasingel	FKM	350.000	175.000	175.000	
	Totaal Lansingerland				**235.000**	
Leidschendam-Voorburg						
jul-21	Herinrichting Dr. van Noortstraat	VV	2.146.000	1.073.000	1.073.000	
	Totaal Leidschendam-Voorburg				**1.073.000**	

B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2023 - vervolg

bedragen in euro's

Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2023	2024
Maassluis						
jul-22	Fietsvoorzieningen 2e ontsluiting Wilgenrijk	VV	1.550.000	775.000	775.000	
	Totaal Maassluis				**775.000**	
Midden-Delfland						
	Totaal Midden-Delfland					
Nissewaard						
jul-21	Reconstructie Kerckhoek en omgeving Zuidland	VV	721.596	27.000	27.000	
jul-21	Reconstructie Stationsweg Zuidland	VV	1.065.000	157.500	157.500	
jul-22	Reconstructie Hekelingseweg	VV	2.840.000	542.000	542.000	
jul-22	Inritconstructies Schenkel fase 2	VV	502.120	35.000	35.000	
jul-22	Plateau's Schiekamp Noord fase 2	VV	747.208	49.000	49.000	
jul-22	Verkeersveilige schoolomgevingen Nissewaard 2023	VV	60.000	30.000	30.000	
jul-22	Toegankelijke bushaltes Nissewaard 2023	OV	60.000	60.000	60.000	
jul-22	1 iVRI Nissewaard 2023	VMWS	200.000	16.000	16.000	
	Totaal Nissewaard				**916.500**	
Pijnacker-Nootdorp						
jul-22	Verkeerseducatie Pijnacker-Nootdorp 2023-2024	VV	15.000	7.500	7.500	
	Totaal Pijnacker-Nootdorp				**7.500**	
Ridderkerk						
jul-21	Tweerichtingen fietspad Donkerslootweg en voetpaden langs Donkerslootweg en Vondellaan	FKM	900.000	450.000	450.000	
jul-22	Verkeersveilige schoolomgevingen Ridderkerk 2023	VV	197.200	99.000	99.000	
jul-22	Verkeerseducatie Ridderkerk 2023	VV	40.000	10.000	10.000	
jul-22	Tweerichting fietspad Populierenlaan	FKM	895.000	447.500	447.500	
jul-22	Tweerichting fietspad Ringdijk - Donkerslootsedijk.	FKM	116.000	58.000	58.000	
jul-22	Tweerichting fietspad Sportlaan	FKM	500.000	100.000	100.000	
	Totaal Ridderkerk				**1.164.500**	

B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2023 - vervolg

bedragen in euro's

Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2023	2024
Rijswijk						
jul-21	Reconstructie Jan Thijssenweg, Delftweg, Laan van Beens	VV	854.762	427.500	427.500	
jul-22	Aanleg fietsstraat Rembrandtkade (tussen Lindelaan en Winston Churchilllaan)	FKM	891.000	445.500	445.500	
jul-21	Verbetering fietsinfrastructuur onderdoorgang Hoornbrug noordzijde	FKM	820.000	410.000	410.000	
jul-22	Verkeersveiligheid kruising Beatrixlaan - Terras van Sion	FKM	412.000	206.000	206.000	
	Totaal Rijswijk				**1.489.000**	
Rotterdam						
jul-19	Fietspadenstructuur A16, maatregel M3	FKM	910.000	455.000	455.000	
jul-21	Fietsoversteek Pascalweg - Bergambachtstraat	FKM	254.000	127.000	127.000	
jul-21	Fietsenstalling Rotterdam Alexander	FKM	3.400.000	850.000		850.000
jul-21	Fietsparkeren OV locaties Rotterdam 2023	FKM	500.000	250.000	250.000	
jul-21	Blackspot 2e Middellandstraat - Burgemeester Meineslaan - Heemraadssingel	VV	500.000	250.000	250.000	
jul-21	Blackspot Rotonde Aveling-Lengweg-Overwolde	VV	500.000	250.000	250.000	
jul-22	Ongevallenlocatie Goudsesingel – Mariniersweg - Vondelweg	VV	900.000	450.000	450.000	
jul-22	Goudsesingel – Jonker Fransstraat – Meent	VV	800.000	400.000	400.000	
jul-22	Verkeerseducatie Rotterdam 2023	VV	450.000	225.000	225.000	
jul-22	Ongevallenlocatie Rochussenstraat-Aelbrechtskade-Lage Erfbrug-Nieuwe Binnenweg	VV	100.000	50.000	50.000	
jul-22	Ongevallenlocatie Aveling – Baarsweg (Hoogvliet)	VV	750.000	375.000	375.000	
jul-22	Blackspot Oldegaarde - Langenhorst	VV	442.091	221.500	221.500	
jul-22	Ongevallenlocatie Pascalweg - Guido Gezelleweg - Catullusweg	VV	410.398	206.000	206.000	
jul-22	Blackspot Slinge-Baarlandhof	VV	800.000	400.000	400.000	
jul-22	Fietsverbinding Eridanusstraat	FKM	430.643	215.000	215.000	
jul-22	Verbreden Burgemeester Roosbrug (Noordsingel)	FKM	255.670	128.000	128.000	
23FRO1082	Fietsvoorzieningen Jonker Fransstraat	FKM	250.000	125.000	125.000	
jul-22	Fietspad Terbregseweg (bij Irenebrug)	FKM	59.567	30.000	30.000	
jul-22	Fietsstraat noordelijke ventweg Van der Duijn van Maasdamweg	FKM	467.691	234.000	234.000	
jul-22	Verbreden fietspad Vasteland zz (en aanpassingen kruispunt Erasmusbrug)	FKM	1.086.906	544.000	544.000	
jul-22	Verbreden en ophogen fietsstroken Willem Buytenwechstraat west	FKM	356.688	178.500	178.500	
jul-22	Metrostation Zuidplein	OV	6.109.000	4.950.000	4.950.000	
jul-22	Verplaatsing tramhaltes Laan op Zuid	OV	1.800.000	1.800.000	1.800.000	
dec-22	HOV Maastunnel (inclusief KTA Rijk 688.705)	OV	6.000.000	4.800.000		
	Totaal Rotterdam				**11.864.000**	**850.000**

B2 Kleine projecten: Aanmeldingen 2023 - vervolg

bedragen in euro's

Aanmelding	Project	Cat.	Investering	Max. subsidie	2023	2024
Schiedam						
	Totaal Schiedam				-	
Vlaardingen						
jul-22	Verbreden fietspad Burgemeester van Heusdenlaan	FKM	229.000	229.000	229.000	
	Fietspad N-Z bij Volksbos (Nieuw Waterland)	FKM	3.075.443	500.000	500.000	
	Totaal Vlaardingen				**729.000**	
Voorne aan Zee						
sep-22	Fietsstructuur Seggelant	FKM	236.250	75.000	75.000	
jul-22	Toegankelijkheid 11 bushaltes Hellevoetsluis 2023	OV	88.000	88.000	88.000	
jul-22	Rotonde Stadsdorp (Amnesty Int. -Rijksstr. - Sportlaan)	VV	450.000	225.000	225.000	
jul-22	Fietsmaatregelen fietspad De Sprong	FKM	147.000	73.500	73.500	
	Totaal Voorne aan Zee				**461.500**	
Wassenaar						
	Totaal Wassenaar				-	
Westland						
jul-22	Verharding fietspad Zwethlaan	FKM	1.356.749	340.000	340.000	
jul-22	Kruising Pijnacker Hordijklaan/Molenlaan	VV	66.518	33.500	33.500	
jul-22	Snelheidsremmende maatregelen Westland	VV	95.500	48.000	48.000	
jul-22	Fietspadpaaltjes Westland	VV	50.000	12.500	12.500	
jul-22	Uitritconstructie Kwaklaan/Noordweg	VV	25.000	12.500	12.500	
	Totaal Westland				**446.500**	
Zoetermeer						
	Totaal Zoetermeer				-	
RET						
jul-22	Roseknoop, aanpassingen remise op Noord	OV		700.000	700.000	
	Totaal RET				**700.000**	
Zuid-Holland Bereikbaar						
	Totaal Zuid-Holland Bereikbaar				-	
MRDH						
jul-22	Verkeerseducatie MRDH 2023	VV		708.882	709.000	
jul-22	Ombouw VRI naar iVRI, 15 stuks in 2023	VMWS		234.500	234.500	
jul-22	Aanpassen bushaltes n.a.v. wijzigingen vervoersplannen	OV		500.000	500.000	
	Totaal MRDH				**1.443.500**	
	Eindtotaal				**28.550.000**	**1.130.000**

Bijlage B3 In 2022 en 2023 afgesloten projecten

In 2022 en begin 2023 is een aantal kleine projecten gerealiseerd en ook financieel afgesloten. De vastgestelde subsidies zijn in de navolgende lijst opgenomen. De status is per 21 juni 2023.

B3 Afgesloten kleine projecten

bedragen in euro's

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond in
Barendrecht	18KBA0441	Herinrichting entree fietsenstalling station Barendrecht	FKM	2022
Barendrecht	18PBA0482	P+R NS Station Barendrecht	FKM	2022
Barendrecht	18FBA0491	Fietstunnel station Barendrecht	FKM	2022
Barendrecht	20FBA0761	Fietsinfrastructuur Hoefslag	FKM	2022
Barendrecht	21VBA0879	Verkeerseducatie Barendrecht 2021	VV	2022
Capelle aan den IJssel	19ICA0624	Haalbaarheidsstudie AVLM schaalvergroting Parkshuttle 2019	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	19ICA0625	Haalbaarheidsstudie AVLM beheercentrale op afstand Parkshuttle 2020	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	19ICA0626	Haalbaarheidsstudie AVLM Smart Surveilance Systeem Parkshuttle 2019	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	21ICA0895	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Schaalvergroting	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	21ICA0896	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Beheercentrale op afstand	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	21ICA0897	Implementatieplan AVLM Parkshuttle - Smart Surveillance	VMWS	2022
Capelle aan den IJssel	21VCA0883	Rotondes Burgemeester van Dijklaan	VV	2022
Capelle aan den IJssel	18VCA0424	Schoolomgeving Reigerlaan/Pelikaanweg - Capelle aan den IJssel	VV	2023
Delft	16FDH0033	Toeleidend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg	FKM	2022
Delft	21ODE0889	Bushaltes Teding van Berkhoutlaan en Foreestweg	OV	2022
Delft	21DDE0830	2 verkeersregelinstallaties naar iVRI's Delft	VMWS	2022
Delft	21DDE0782	12 verkeersregelinstallaties naar iVRI's Delft	VMWS	2022
Delft	21UDE0804	Mobiliteitshub Delft	VMWS	2022
Delft	19VDE0607	Voorhofdreef	VV	2022
Delft	21VDE0810	Herinrichting Julianalaan	VV	2022
Delft	22FDE0940	Verbreding fietspad noordelijke Buitenwatersloot	FKM	2023
Delft	16ODE0163	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	2023
Den Haag	17FDH0354	Snelfietsroute Rijswijk-Den Haag-Spoorwijk (HGL BBV 006/4)	FKM	2022
Den Haag	20VDH0662	Reconstructie kruising Hofzichtlaan - Kleine Loo	VV	2022
Den Haag	18VDH0370	Noordwestelijke hoofdroute Vrijenhoeklaan-Sportlaan	VV	2022
Den Haag	20VDH0747	Verkeersveiligheid (SPUK) 2021 Den Haag	VV	2022
Den Haag	18FDH0369	Vrijliggend fietspad Madesteinweg	FKM	2022
Den Haag	20FDH0684	Fietsvoorziening Westvlietweg-Spoorlaan	FKM	2022
Den Haag	14FDG006	Knooppuntontwikkeling Den Haag HS fietsparkeren	FKM	2022
Den Haag	22ODH0916	HOV Busbaan (No Regret CID Binckhorst)	OV	2022
Den Haag	17WDH0346	Ombouw verkeerslichten naar iVRI's Den Haag	VMWS	2022
Den Haag	21VDH0799	Blackspot De la Reyweg - Dierenselaan	VV	2022
Den Haag	20VDH0683	Herinrichting Soestdijkseplein	VV	2022
Den Haag	21EDH0870	Gedragsaanpak verkeersveiligheid Den Haag 2021	VV	2022
Den Haag	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

B3 Afgesloten kleine projecten - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond in
Hellevoetsluis	20OHE641	Toegankelijkheid bushaltes Hellevoetsluis	OV	2022
Krimpen aan den IJssel	19FLA0638	Fietspad Berkelsedijkje (MFR)	FKM	2022
Leidschendam-Voorburg	18DLV0366	iVRI's Leidschendam-Voorburg 5 stuks	VMWS	2022
Maassluis	21VMA0837	Vrijligend fietspad Kwartellaan	VV	2022
Midden-Delfland	17VMD0277	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	2022
Midden-Delfland	17VMD0277	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	2022
Nissewaard	19FPN0535	Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	2022
Nissewaard	20PNI0682	Uitbreiden P+R metrostation Heemraadlaan	FKM	2023
Pijnacker-Nootdorp	21OPN0818	Bushalte lijn 60, Station Nootdorp (Hofweg)	OV	2022
Pijnacker-Nootdorp	21VPN0826	Fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen en R-netbushalte Vlielandseweg	OV	2022
Pijnacker-Nootdorp	21EPN0891	Verkeersleerkracht Pijnacker-Nootdorp 2021/2022	VV	2023
Ridderkerk	20KRK0714	Eisenhowerplein fietsparkeren	FKM	2022
Ridderkerk	20FRI0680	Fietspaden Rijksstraatweg	FKM	2023
Ridderkerk	22VRI1024	Inrichting schoolzones Ridderkerk 2022	VV	2023
Rijswijk	20ORK0699	Infrastructurele en verkeersregeltechnische aanpassing tbv lijn 51 EBS	OV	2022
Rijswijk	18ERK0386	Inrichten schoolzones 2018 Rijswijk	VV	2022
Rotterdam	20FRO0700	Slinge fietspad zuidzijde	FKM	2022
Rotterdam	19FRO0619	Mathenesserweg verbreden fietspad (MFR)	FKM	2022
Rotterdam	21FRO0797	Fietssuggestiestroken Wollefoppenweg	FKM	2022
Rotterdam	20FRO0739	Fietsoversteek Zuiderparkweg metro Slinge	FKM	2022
Rotterdam	20FRO0687	Woensdrechtstraat Park16hoven	FKM	2022
Rotterdam	21PRO0864	P+R Noorderhelling casco	FKM	2022
Rotterdam	17FRO0295	Centrumas fase 2 (RTD-BBV-006)	FKM	2022
Rotterdam	20FRO0658	Crooswijksebocht en Linker Rottekade Noord (Binnenstedelijke Rotte)	FKM	2022
Rotterdam	20FSC0697	Fietspad Horvathweg	FKM	2022
Rotterdam	20ORO0660	Reconstructie Harwichknoop-stationsomgeving Hoek van Holland haven	OV	2022
Rotterdam	19DRO0596	VRI Kralingsezoom	OV	2022
Rotterdam	20ERO0705	Verkeerseducatie 2020	VV	2022
Rotterdam	20VRO675	Blackspot Beijerlandselaan- Putselaan	VV	2022
Rotterdam	21VRO0803	Black spot Matlingeweg - Linschotenstraat	VV	2022
Rotterdam	21ERO0825	Verkeerseducatie Rotterdam 2021	VV	2022
Rotterdam	21FRO0833	Walvoorzieningen POW Marconistraat	FKM	2023
Rotterdam	22KRO0989	Fietsparkeren HvH fietskluizen 2022	FKM	2023
Schiedam	18FSC0468	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	2022
Schiedam	21FSC0856	Fietsmaatregelen Woudweg	FKM	2022
Schiedam	19OSC0622	Plaatsing van 2 R-net ABRI's halte buslijn 456 (KTA 2019)	OV	2022
Schiedam	22FSC0931	Aanleg+asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan	FKM	2023
Vlaardingen	20KHE0702	Realisatie R-Net haltes inclusief fietsenstallingen Hellevoetsluis (R-net)	OV	2023
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
Westvoorne	20FZO0728	Fietspad Van Tuyllpark	FKM	2022

B3 Afgesloten kleine projecten - vervolg

bedragen in euro's

Aanvrager	Project	Project	Cat	afgerond in
Zoetermeer	20FZ00745	Metropolitane fietsroute Rotterdam-Zoetermeer (Oostweg/Industrieweg)	FKM	2022
Zoetermeer	20VZ00703	Ontsluiting Nutricia-brug over fietspad Rokkeveenseweg	VV	2022
Zoetermeer	20VZ00729	Schoolomgeving IKC Overwater	VV	2022
Bureau Leefstijl	22EDN0904	TotallyTraffic 2022	VV	2023
De Verkeersonderneming	19MV00577	Beïnvloeden rijgedrag - Ritjedelen (KTA2019 -12a)	VMWS	2022
De Verkeersonderneming	SRV0F03052	Voorbereidingskosten netwerkversterkingen (BBV)	VMWS	2022
De Verkeersonderneming	19MV00544	Publiekscampagne Zuidvleugel jaarschijf KTA 2019	VMWS	2022
De Verkeersonderneming	20MV00656	KTA MoVe werkgeversaanpak Verkeersonderneming	VMWS	2022
De Verkeersonderneming	17VV00237	HOK-fase Marktplaats voor Infrastructuur (RTD-BBV)	VMWS	2022
De Verkeersonderneming	19MV00543	Logistiek in de stad (KTA 2019- 13a)	VMWS	2022
Future Mobility Park	21IDN0848	Future Mobility Park	VMWS	2022
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
Havenbedrijf Rotterdam	21VHA0858	Aanpassing Reeweg (A. Bodaanweg en Waalhavenweg)	VV	2022
Havenbedrijf Rotterdam	21VHA0821	Maatregelen n.a.v. ongevallenanalyse 2020 (Havengebied Rotterdam)	VV	2022
Heer Otto	22EDN0906	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023
Johan Cahuzak	22EDN0902	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023
NS stations	16ONS0037	Knooppunt Alexander (BBV-RTD-022)	OV	2022
OnderwijsAdvies	22EDN0907	raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023
Provincie Zuid-Holland	18WZH0384	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	2022
Provincie Zuid-Holland	19DZH0628	13 iVRI's Provincie Zuid-Holland (KTA 2019)	VMWS	2023
R. Wittenberg	22EDN0903	Totally traffic 2022	VV	2023
RET NV	16TRE0166	Inhaalslag geleidelijnen Tramplushaltes Rotterdam	OV	2022
robotTuner	21DN00845	Implementatie AVLM CAVIDOR	VMWS	2022
SRYD	22EDN0908	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023
Stichting TeamAlert	22EDN0901	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023
VNO NCW West	20MDN0655	KTA MoVe werkgeversaanpak Bereikbaar Haaglanden & Rijnland	VMWS	2022
Vriese Educatief Maatwerk	21EDN0844	SOS- Verkeersleerkracht	VV	2023
VVN	22EDN0912	Opfriscursus senioren 2022	VV	2023
VVN	22EDN0918	Verkeersprojecten 2022	VV	2023
ZAT projectenbureau	22EDN0909	Raamcontract Totally Traffic 2022	VV	2023

Bijlage C R-Net

R-Net

bedragen in euro's

	Investering	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Buslijnen 403 en 404 Spijkenisse-Hellevoetsluis en Spijkenisse-Brielle								
Haltevoorzieningen	1.308.300	200.500	428.500	645.000	-	-	34.300	-
Fietsvoorzieningen [1]	659.500	-	-	659.500	-	-	-	-
Buslijn 456 Den Haag Leijenburg-Naaldwijk-Schiedam								
Haltevoorzieningen	899.000	-	270.000	35.000	-	-	594.000	-
Fietsvoorzieningen [1]	78.000	-	-	-	-	-	40.000	-
Buslijn 455 Zoetermeer Centrum West - Pijnacker station - Delft Centraal station								
Haltevoorzieningen	1.046.000	-	314.000	-	156.000	-	576.000	-
Fietsvoorzieningen [1]	-	-		-		-		-
Buslijnen 170 en 173 Station Rodenrijs - stations Zoetermeer - Zoetermeer Centrum West, Rodenrijs - Bergschenhoek - Bleiswijk - Zoetermeer Centrum West								
Haltevoorzieningen	1.810.500	5.000	293.000	-	582.500	-	930.000	-
Fietsvoorzieningen [1]	-	-	-	-	-	-	-	-
Buslijnen 455 Delft-Naaldwijk-'s-Gravenzande								
Haltevoorzieningen	393.000	-	-	-	-	-	393.000	-
Fietsvoorzieningen [1]	39.000	-	-	-	-	-	39.000	-
Nader uit te werken								
Haltevoorzieningen	100.000	-	-	-	-	-	-	100.000
Fietsvoorzieningen [1]	40.000	-	-	-	-	-	-	40.000
Totaal	**6.373.300**	**205.500**	**1.305.500**	**1.339.500**	**738.500**	**-**	**2.606.300**	**140.000**
[1] Fietsvoorzieningen 50% voor de wegbeheerder	369.750	-	-	329.750	-	-	20.000	20.000
Bijdrage Rijk (KTA 2019)	267.600	-	267.600	-	-	-	-	-
Benodigde financiering vanuit R-Net	**5.735.950**	**205.500**	**1.037.900**	**1.009.750**	**738.500**	**-**	**2.586.300**	**120.000**

Bijlage D Prioritaire Metropolitane Fietsroutes

Prioritaire Metropolitane Fietsroutes

bedragen in euro's

Routenaam	SSK-raming bij SO of normbedrag	Weg-beheerders (30%)	MRDH e.a. (70%)	beschikt t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027 en verder
Rotterdam - Naaldwijk	28.900.000	7.810.000	21.090.000	869.000	6.221.000	6.500.000	7.500.000		
Zoetermeer - Rotterdam	23.100.000	6.930.000	16.170.000	1.203.000	4.967.000	5.000.000	5.000.000		
Delft - Rotterdam Alexander	28.900.000	8.670.000	20.230.000		5.230.000	8.000.000	7.000.000		
Den Haag - Pijnacker	25.370.000	7.610.000	17.760.000		4.760.000	4.500.000	8.500.000		
Totaal 1e tranche	**106.270.000**	**31.020.000**	**75.250.000**	**2.072.000**	**21.178.000**	**24.000.000**	**28.000.000**		
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 Prioritaire Metropolitane Fietsroutes

bedragen in euro's

Routenaam	BCVa	Weg-beheerders (30%)	MRDH e.a. (70%)	t/m 2022	2023	2024	2025	2026	2027 en verder
MFR Rotterdam - Naaldwijk			21.100.000	869.000	6.221.000	6.500.000	7.490.000		
MFR Zoetermeer - Rotterdam			16.170.000	1.203.000	4.967.000	5.000.000	5.000.000		
MFR Delft - Rotterdam Alexander			20.200.000		5.230.000	8.000.000	7.000.000		
MFR Den Haag - Pijnacker			17.780.000		4.760.000	4.500.000	8.520.000		
Totaal 1e tranche			**75.250.000**	**2.072.000**	**21.178.000**	**24.000.000**	**28.000.000**		
Ridderkerk - Rotterdam			26.434.055			1.000.000	4.000.000	10.000.000	11.434.055
Nog te voteren 2e tranche		*13.293.000*	*31.017.000*			*6.000.000*	*12.500.000*	*10.000.000*	*2.517.000*
Totaal 2e tranche		**13.293.000**	**57.451.055**	-	-	**7.000.000**	**16.500.000**	**20.000.000**	**13.951.055**

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

Bijlage E Doorstroommaatregelen OV

Doorstroommaatregelen

bedragen in euro's

Infrastructurele maatregelen	Reservering	2023	2024	2025
Inframaatregelen in Rotterdam, bus	3.450.000	450.000	2.550.000	450.000
Inframaatregelen in Rotterdam, tram	3.150.000	2.650.000	500.000	
Inframaatregelen in Den Haag, bus	505.000	45.000	460.000	n.t.b.
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	3.000.000		3.000.000	
Nader uit te werken	167.000		67.000	100.000
Totaal	**11.000.000**	**3.681.500**	**6.677.000**	**641.500**

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

Doorstroommaatregelen

bedragen in euro's

Maatregelen binnen exploitatie	Reservering	2023	2024	2025
RET	1.500.000	500.000	500.000	500.000
HTM	605.000	340.000	265.000	n.t.b.
Totaal	**2.105.000**	**840.000**	**765.000**	**500.000**

Bijlage F Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio (INTHR)

INTHR

bedragen in miljoen euro's

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

Bijlage G InnOvatieroute

InnOvatieroute

bedragen in euro's

Projecten	2019	2020	2021	2022	2023	2024
OV Challenge	69.770	62.465				
Drukteindicator en versnellen trams		129.700				
Angst in OV		37.500				
AI en voorspellend model			102.412			
Xibe en Innovatieroute			37.945	23.602	3.488	
Bestickering bus			7.964			
PvKO				1.845		
Trendradar InnovatieRoute				30.000		
Mabrik InnovatieRoute				122.134	146.561	
TARA Proof of Concept				2.818	6.433	
Magnus Green ondersteuning				5.220	9.780	
Rebel ondersteuning					43.465	
BIEL ondersteuning				2.312		
Strippenkaart				64.471	12.960	
EAO Passenger Interface Charger				11.220		
RET OV GO				27.584	1.250	
Werkwinkel strategie				2.000		
Totale projectkosten	**69.770**	**229.665**	**148.321**	**293.205**	**223.936**	
Dekking						
Onderbesteding KTA 2019, gedeelte OV		400.000	-	200.000	400.000	400.000
Onderzoeksbudget OV	100.000					
Bijdrage RET	50.000	200.000	-	100.000	200.000	200.000
Bijdrage HTM	50.000	200.000	-	100.000	200.000	200.000
Totale dekking	**200.000**	**800.000**	**-**	**400.000**	**800.000**	**800.000**
Beschikbaar saldo per einde jaar	**130.230**	**700.565**	**552.244**	**659.039**	**1.235.103**	**2.035.103**

Bijlage H Afkortingenlijst

AVLM	Automated Vehicles Last Mile
BDU	Brede Doeluitkering
BO	Bestuurlijk Overleg
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
HMC	Hogere Milieu Categorie
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
IBOI	Index Bruto Overheidsinvesteringen
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IMA	Integrale Mobiliteitsanalyse 2021
IPO	Interprovinciaal Overleg
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
iVRI	Intelligente Verkeersregelinstallatie
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
MaaS	Mobility as a Service
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MoVe	Mobiliteit en Verstedelijking
Novex	Nationale Omgevingsvisie Extra
OV	Openbaar Vervoer
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

Colofon

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

Ontwerp
Zwart op Wit, Delft

Vastgesteld op 8 september 2023 door het algemeen bestuur MRDH

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Nota van beantwoording

- Zienswijzen ontwerp begroting MRDH 2024

Inleiding

De ambities op de kerntaken van de MRDH, het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid, hebben 21 gemeenten in 2023 in een strategische agenda vastgelegd. Voor deze bestuursperiode is dat de Strategische Agenda MRDH 2023-2026: Met elkaar voor elkaar. De Agenda gaat uit van vier grote opgaven die vervolgens vertaald worden naar zes concrete opdrachten. De vier opgaven zijn:

- Groei van de regio: hoe zorgen we ervoor dat we als MRDH de groei van onze regio op een goede wijze faciliteren?
- Vernieuwen van de regio: hoe zorgen we voor een toekomstbestendige economie met voldoende ruimte voor werklocaties en een goede balans in de arbeidsmarkt?
- Kwaliteit van de regio: hoe zorgen we voor een aantrekkelijke regio, waarbij de kwaliteit van de infrastructuur op orde is en we een prettige leefomgeving creëren?
- Herstel van de regio: hoe zorgen we er voor dat het openbaar vervoer zich duurzaam herstelt en daarmee een bijdrage kan blijven leveren aan de grote opgaven in onze regio op het gebied van verstedelijking, verduurzaming en een goede bereikbaarheid?

De Strategische Agenda is in samenwerking met de gemeenten en andere stakeholders geactualiseerd. Samenwerking is cruciaal voor een goede toekomst van de inwoners van de metropoolregio. En dat is de uiteindelijke inzet van de regionale samenwerking.

De MRDH begroting 2024 geeft op basis van de Strategische Agenda op hoofdlijnen zo gericht mogelijk aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit geeft, als bijlage bij de begroting, een concreet overzicht van lopende infrastructurele projecten, verkenningen en planstudies.

Zienswijzen

De ontwerp begroting MRDH 2024 is vanaf 20 april 2023 voor een zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden van de gemeenten die samenwerken binnen de MRDH. De zienswijzeperiode duurde twaalf weken en eindigde op 12 juli 2023. Het dagelijks bestuur heeft van 19 gemeenten een reactie ontvangen.

Tijdens de zienswijzeperiode is reeds een aantal technische wijzigingen doorgevoerd op de ontwerp begroting. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verwerken van de cijfers uit de definitieve jaarrekening 2022 en de cijfers uit de 1^{e} begrotingswijziging 2023. Daarnaast is er een aantal infrastructurele projecten verder geconcretiseerd door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit, waardoor er wijzigingen in bestedingsritme plaatsvinden of projecten verschuiven van meerjarenbeeld naar meerjarenbegroting. Het financieel beeld wijzigt daardoor, er is eind 2027 volgens de ramingen € 60,5 miljoen minder beschikbaar in het fonds BDU. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de volgende posten:

- De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft op 7 juni 2023 de concept Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID Binckhorst voor de planning- en studiefase behandeld. Naar aanleiding hiervan verzoekt de bestuurscommissie de uitvoeringsperiode van het project in de MRDH begroting 2024 aan te passen naar 2025 t/m 2030 in plaats van 2029 t/m 2033. Dit leidt in de meerjarenbegroting tot en met 2027 tot een stijging van de lasten met € 58 miljoen. Het betreft een verschuiving binnen de meerjarenbegroting 2023-2042.
- De hiervoor genoemde bestuursovereenkomst heeft ook effect op de begroting van de no-regret maatregelen CID Binckhorst. Een deel van het project (ombouw spoorviaducten Binckhorstlaan) verschuift naar het MIRT project Bereikbaarheid CID Binckhorst. Dit leidt in de meerjarenbegroting tot en met 2027 tot een daling van de lasten met € 21 miljoen
- De bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft op 5 juli 2023 de Samenwerkingsovereenkomst Metropolitane Fietsroute (MFR) Rotterdam – Ridderkerk behandeld. Naar aanleiding hiervan verzoekt de bestuurscommissie een bedrag van € 26.434.055 toe te voegen aan de ontwerpbegroting MRDH 2024 met een uitvoeringsperiode van 2024 tot en met 2027. Het betreft een verschuiving van meerjarenbeeld naar meerjarenbegroting.

De begroting is in lijn met de Strategische Agenda opgesteld. De opdrachten en bijbehorende resultaten uit de agenda ziet u dus ook terug in de begroting. De zienswijzen op de Strategische Agenda hebben geleid tot een tweetal aanpassingen van resultaten in de Strategische Agenda. Het gaat om twee toevoegingen bij opdracht 1 onder de paragrafen de verwachte resultaten en plannen en besluiten in de Strategische Agenda:

- Versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten 2022: onder meer Rivium Capelle en Gelatinebrug Delft
- Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.

In de Ontwerpbegroting was al rekening gehouden met activiteiten rondom de Woningbouwversnellingsmaatregelen. Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn is als resultaat toegevoegd aan de begroting.

Overzicht ontvangen zienswijzen
Allereerst is door een groot aantal gemeenten aangegeven dat ze zich kunnen herkennen in de begroting en dat er geen aanleiding is om een inhoudelijke zienswijze in te dienen. Dit is een signaal dat er een goede verbinding is gelegd tussen de inhoudelijke ambities uit de Strategische Agenda en het financiële instrumentarium uit de begroting.

Meerdere gemeenten geven de MRDH aandachtspunten mee in hun zienswijze.

De zienswijzen geven op één onderdeel aanleiding om de ontwerp begroting aan te passen:
- De gemeente Delft geeft aan dat er in de begroting op meerdere plaatsen mededelingen over tramlijn 1 door de Binckhorst worden gedaan. Delft ondersteunt een tramlijn door de Binckhorst, maar de lijnvoering is nog onderwerp van gesprek in de regio. Binnen de MRDH is bestuurlijk afgesproken dat er een lijnvoeringstudie Delft-Den Haag wordt uitgevoerd. Na deze lijnvoeringstudie wordt besloten via welke tramlijn de Binckhorst wordt ontsloten. De gemeente verzoekt de MRDH de teksten in de begroting hierop aan te passen, met name de pagina's 87, 106 en 107. Dit verzoek nemen we over.

Hierna wordt op hoofdlijnen een overzicht gegeven van de ontvangen zienswijzen. Tot slot is een tabel toegevoegd, waarin alle zienswijzen zijn voorzien van een reactie van het algemeen bestuur.

Op een aantal onderwerpen wordt door meerdere gemeenten ingegaan:
- Lobby BDU
- Prijsstijgingen
- OV na Corona
- Doelmatig en concreet programma Economisch vestigingsklimaat
- Betrokkenheid gemeenteraden bij de MRDH

Lobby BDU
Veel gemeenten zien grote uitdagingen voor de toekomstbestendigheid van onze regionale bereikbaarheid in de toekomst. Het is belangrijk om te blijven investeren om de regio bereikbaar te houden. De gemeenten steunen de gesprekken van de MRDH met het rijk voor een structurele verhoging van de BDU om de investeringsruimte voor projecten die in de verkenning- en planstudiefase zitten te vergroten en daarin minder tot niet te hoeven prioriteren.
Daarnaast zijn er zorgen over het toekomstbeeld, namelijk dat de huidige reguliere rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer onvoldoende investeringsruimte biedt om de gestelde ambities te kunnen realiseren. Er wordt in dit kader met het Rijk gesproken over structurele verhoging van de BDU. Veel gemeenten laten weten deze actieve lobby richting het Rijk te onderschrijven.

Reactie algemeen bestuur
Er is sprake van een continue lobby richting het Rijk voor voldoende BDU-gelden. We hebben immers een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook om meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in het bereikbaar houden van onze regio.

Dit doen we als Metropoolregio, samen met andere decentrale vervoerautoriteiten. Zo organiseerden we een urgentieconferentie over de groeiende financiële opgave in het openbaar vervoer. Net als in andere dossiers is de insteek van de MRDH onveranderd dat we werken aan onze gezamenlijke lange termijndoelen. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk gewezen op het belang van het structureel verhogen van de BDU in relatie tot de eerder genoemde opgaven.

Prijsstijgingen
Een aantal gemeenten spreekt haar zorgen uit over de prijsstijgingen als gevolg van inflatie, stijging van de grondstofprijzen en krapte op de arbeidsmarkt. Hierbij wordt de vraag gesteld wat dit betekent voor infrastructurele projecten waarvan de bijdrage van de MRDH al zijn beschikt of binnenkort worden vastgesteld. Daarnaast wordt getwijfeld of de gestelde projecten binnen de begroting gerealiseerd kunnen worden, vanwege de alsmaar stijgende bouwkosten.

Verder wordt zorg geuit over de houdbaarheid van goede regionale OV-bereikbaarheid in het licht van achterblijvende vervoerswaarde en financiële risico's als gevolg van onder meer loonstijgingen en prijsstijgingen voor energie en materieel bij regionale vervoersbedrijven. Dit enerzijds ingegeven door het feit dat de MRDH als concessieverlener risicodragend is voor beheer en onderhoud van infrastructuur en railvoertuigen, maar anderzijds ook door de constatering dat de BDU-gelden onvoldoende meestijgen met de oplopende kosten. Op welke wijze gaat de MRDH om met deze prijsstijgingen?

Reactie algemeen bestuur
Wij hebben nog geen signalen ontvangen dat projecten niet kunnen worden uitgevoerd vanwege prijsstijgingen. Subsidies worden verleend op basis van minimaal een definitief ontwerp. Daarmee wordt de periode tussen aanvraag van een subsidie en start van de werkzaamheden zo beperkt mogelijk gehouden en daarmee ook het risico op prijsstijgingen. Een subsidie wordt verleend met 10% onvoorzien en is gemaximeerd. Binnen de programma's Kleine Projecten, OV versnellingsmaatregelen, MFR en R-net is er nog geen sprake van overschrijding van de beschikbare budgetten.

OV na Corona
Er is een aantal gemeenten die hun zorgen uiten over het herstel van het OV-systeem na Corona. De MRDH is als opdrachtgever immers verantwoordelijk voor het OV. Het aantal reizigers is nog niet op het oude niveau, de regelingen in relatie tot Corona vanuit het Rijk lopen af, de kosten voor de vervoerbedrijven stijgen en de BDU stijgt onvoldoende mee.

De MRDH staat voor de uitdaging om het bestaande openbaar vervoer in de regio in stand te houden, terwijl de financiële positie van de vervoerbedrijven onder druk staat. De gemeenten verzoeken de MRDH dan ook om tijdig met de scenario's en voorstellen te komen hoe hiermee wordt omgegaan.

Reactie algemeen bestuur
Alle vervoerders hebben te maken met hoge- en stijgende kosten en het effect van de coronacrisis. Daarom wordt met alle vervoerders gesproken over hoe we hier mee om moeten gaan. Alle vervoerders hebben inmiddels voorstellen gedaan om voor de kortere en langere termijn kwalitatief goed en kostenefficiënt openbaar vervoer te bieden.

Dat is nodig want het OV heeft een sleutelrol bij tal van maatschappelijke opgaven. Bij de uitwerking van de Strategische Agenda zullen we daarnaast een nieuwe integrale mobiliteitsvisie op gaan stellen om zo te werken naar robuust en toekomstvast OV voor onze regio. Verder is sprake van een continue lobby richting het Rijk voor het structureel verhogen van de BDU.

Doelmatig en concreet programma Economisch vestigingsklimaat
Een aantal gemeenten ziet graag een verdere concretiseringsslag bij het programma Economisch vestigingsklimaat in de vorm van concrete uitvoeringsagenda's. Daarbij wordt ook gevraagd doelmatiger naar het programma te kijken en tot een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering te komen, mede in relatie tot de druk op de gemeentelijke begrotingen.

Reactie algemeen bestuur
In de nieuwe Strategische Agenda zijn voor het economische programma scherpere keuzes gemaakt bij de inzet om het economisch vestigingsklimaat te versterken. Er is meer focus aangebracht wat bijdraagt aan een doelmatiger inzet, dat wil zeggen meer impact met bestaande middelen.

Daarnaast werken we samen met de gemeenten aan de aanpassing van het financieel instrumentarium. Inzet hierbij is een instrumentarium te ontwikkelen dat doelmatiger bijdraagt aan de opdrachten van de Strategisch Agenda.

Er is bij het onderdeel Economisch Vestigingsklimaat sprake van een kleine maar hoogwaardige kern van medewerkers die actief de verbinding legt met zowel de gemeentelijke ambtelijke apparaten, als ook bedrijfsleven en kennisinstellingen. Wij blijven hierbij scherp kijken naar de benodigde jaarlijkse indexering. Het gebruikelijke indexcijfer voor de materiële kosten is in dat kader voor het begrotingsjaar 2024 niet overgenomen en neerwaarts bijgesteld van 12,2% naar 4,9%.

Wij onderschrijven het belang van een verdere concretisering van de opdrachten en resultaten uit de Strategische Agenda voor het programma Economisch Vestigingsklimaat. Daarom worden er voor het einde van dit jaar drie uitvoeringsplannen ter besluitvorming voorgelegd aan de bestuurscommissie; te weten uitvoeringsplannen voor Onderwijs & Arbeidsmarkt, Ruimte voor werken en Innovatie en mkb. De contouren van deze uitvoeringsplannen zijn in juli 2023 in de bestuurscommissie EV besproken.

Betrokkenheid van gemeenteraden bij de MRDH
Er zijn een aantal gemeenten die in hun zienswijze aandacht vragen voor de betrokkenheid van de raden. Er wordt gevraagd om inzichtelijk te maken welke stappen worden gezet in dit kader en de voortgang in de reguliere vergaderingen van de adviescommissies te bespreken en in de evaluatie GR MRDH hier nadrukkelijk aandacht aan te besteden en er voor te zorgen dat gemeenteraden tijdig geïnformeerd en betrokken worden bij impactvolle dossiers.

Reactie algemeen bestuur
Mede op basis van de uitgevoerde tussenevaluaties van de Gemeenschappelijke Regeling kan geconcludeerd worden dat al verbeteringen zijn doorgevoerd in de werkwijze van de Adviescommissies. Dit blijven we doen en is een constant punt van aandacht. Daarnaast wordt in 2023 een start gemaakt met de evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling, die zowel de inhoud van de samenwerking als de organisatie van de samenwerking als onderwerp zal hebben.

Hierna volgt de beantwoording van de zienswijzen per gemeente.

Albrandswaard
Geen inhoudelijke zienswijze ingediend en stemt op hoofdlijnen in met de begroting
In de zienswijze op de concept ontwerp Strategische Agenda MRDH 2023-2026 heeft Albrandswaard kenbaar gemaakt hoe zij graag samenwerkt aan bereikbaarheid en economie in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. In afwachting van de behandeling van de zienswijzen op de strategische agenda, dient de gemeente Albrandswaard nu dan ook geen inhoudelijke zienswijze in en stemt op hoofdlijnen in met de ontwerpbegroting 2024.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw instemming op hoofdlijnen en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. De koers hiervoor hebben wij op 26 mei vastgesteld in een gezamenlijke Strategische Agenda, waarbij we op alle zienswijzen hebben gereageerd.
Fietsenstallingen bij stations
We zijn verheugd dat het Kabinet met de speerpunten in het fietsbeleid o.a. wil investeren in goede fietsenstallingen bij stations. We gaan er van uit dat de MRDH de mogelijkheden voor deze middelen in de uitvoeringsagenda ook actief gaat benutten voor de problematiek rond de fietsenstallingen bij metrostations Rhoon en Poortugaal.
Reactie algemeen bestuur
Vanuit het programma ketenmobiliteit op OV-knooppunten kijken wij samen met de gemeente naar de opgave op de knooppunten Rhoon en Poortugaal met als doel de kwaliteit op deze knooppunten te verbeteren. Het programma is onderdeel van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa), waarbij uiteraard zo mogelijk aansluiting wordt gezocht met de beschikbare middelen vanuit het Rijk.
Barendrecht
Geen zienswijze
Wij hebben kennis genomen van de ontwerpbegroting 2024 MRDH. U heeft ons in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Wij hebben de ontwerpbegroting 2024 MRDH besproken in onze raadsvergadering van 27 juni 2023. De ontwerpbegroting 2024 MRDH geeft ons geen aanleiding om een zienswijze in te dienen.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.
Capelle aan den IJssel
Geen inhoudelijke zienswijze ingediend
Op 20 april 2023 heeft u ons de Ontwerpbegroting MRDH 2024 voor de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) toegestuurd. U heeft ons in de gelegenheid gesteld tot uiterlijk 12 juli 2023 een schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. Wij hebben deze stukken besproken in onze raadsvergadering van 3 juli 2023 en besloten geen zienswijze kenbaar te maken ten aanzien van de Ontwerpbegroting MRDH 2024.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

Structurele inzet middelen openbaar vervoer
Desalniettemin merken wij op dat de financiële paragraaf met betrekking tot de financiële situatie van de RET een aandachtspunt is. In de kadernota wordt in paragraaf 4.1 onder het kopje ‘OV en corona’ namelijk aangegeven dat er wordt uitgegaan “van een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer ten opzichte van de MRDH begroting 2023”. Wij vragen ons af of deze gelijkblijvende structurele inzet wel voldoende toereikend zal zijn en willen u derhalve vragen dit punt nog eens sterker onder de aandacht te brengen.
Reactie algemeen bestuur
Als vervoerder heeft de RET, net als veel andere vervoersbedrijven, te maken met hoge- en stijgende kosten en het effect van de coronacrisis. Daarom hebben de gemeente Rotterdam (als grootaandeelhouder) en de MRDH RET gevraagd om de eigen financiële situatie nauwgezet in beeld te brengen. Daaropvolgend hebben de gemeente Rotterdam en de MRDH onafhankelijk expertadvies ingewonnen voor verdere verdieping van de financiële situatie. RET heeft inmiddels voorstellen gedaan om voor de kortere en langere termijn kwalitatief goed en kostenefficiënt openbaar vervoer te bieden. Dat is nodig want het OV heeft een sleutelrol bij tal van maatschappelijke opgaven. Ook de andere vervoerbedrijven in de metropoolregio, HTM en EBS, kennen financiële uitdagingen. Ook zij ervaren het effect van de coronacrisis en de stijging van de energieprijzen. De komende periode zullen daarom ook voor het openbaar vervoer in de andere delen van onze regio voorstellen worden uitgewerkt. Mocht er als gevolg van de voorstellen sprake zijn van financiële effecten op de begroting van de MRDH dan zullen hiervoor de gebruikelijke besluitvormingsprocedures worden doorlopen.
Delft
Algemeen – Aandachtspunten bij de begroting
Hierbij sturen wij u onze zienswijze op de Ontwerpbegroting MRDH 2023. Wij stemmen in met uw Ontwerpbegroting MRDH 2024. Wij hebben enkele aandachtspunten bij de uitvoering van deze begroting en de verdere samenwerking. In deze zienswijze lichten wij dat toe. Wij zijn blij met de inzet van de MRDH en resultaten die met het samenwerkingsverband van 23 MRDH-gemeenten worden gerealiseerd.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw instemming met de Ontwerpbegroting MRDH 2024. Hierna gaan wij op uw aandachtspunten in.
Vervoersautoriteit – Mobiliteit
Ten aanzien van mobiliteit ondersteunen wij de inzet van de MRDH inzake de lobby richting het Rijk met betrekking tot de BDU gelden, voor het belang van de hele regio. Verder benadrukken wij de noodzaak om, ondanks de uitdagingen die we in het nu kennen met betrekking tot OV, te blijven werken aan goede OV bereikbaarheid op de langere termijn om de MRDH-regio duurzaam bereikbaar te houden en te verduurzamen.
Reactie algemeen bestuur
Er is sprake van een continue lobby richting het Rijk voor voldoende BDU-gelden. Dit doen we als Metropoolregio en samen met andere decentrale vervoerautoriteiten. Zo organiseerden we een urgentieconferentie over de groeiende financiële opgave in het openbaar vervoer. Net als in andere dossiers is de insteek van de MRDH onveranderd dat we werken aan onze gezamenlijke lange termijndoelen.

Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk gewezen op de belangen en het structureel verhogen van de BDU.

Daarnaast hebben we een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio.
De lobbyboodschap is dan ook weer om meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in mobiliteit.

Vervoersautoriteit – Tramlijn Binckhorst

In de begroting worden op meerdere plaatsen mededelingen gedaan over de tramlijn 1 door de Binckhorst. Delft ondersteunt een tramlijn door de Binckhorst, maar de lijnvoering is nog onderwerp van gesprek in de regio. We hebben in de MRDH bestuurlijk afgesproken dat er een lijnvoeringstudie Delft- Den Haag wordt uitgevoerd. Daarna wordt besloten via welke tramlijn de Binckhorst ontsloten wordt. We verzoeken u de teksten in de ontwerpbegroting MRDH hierop aan te passen, met name de pagina's 87, 106 en 107.

Reactie algemeen bestuur

U stelt terecht dat de MRDH en HTM samen met de betrokken gemeenten een studie zullen uitvoeren naar het mogelijke tramnet rond de Binckhorst. Deze afspraak is gemaakt om de maatschappelijke en vervoerkundige effecten van de diverse mogelijkheden inzichtelijk te maken. Daarbij kijken we ook naar (de haltes en reizigers van) de huidige tramlijn 1.
In de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst wordt geen besluit genomen over de lijnvoering van tramlijn 1.
In afstemming met uw medewerkers is de toelichting op het project in de begroting aangepast.

Vervoersautoriteit – Subsidiering Infrastructurele Projecten

Meerdere MRDH-gemeenten hebben uit de versnellingsgelden van het rijk subsidie voor infrastructuur gekregen. Het zijn projecten die ook goed passen bij het MRDH-beleid. In de ontwerpbegroting staat hierover: “Beoordelen van aanmeldingen voor het IPVa2025 kleine projecten in het kader van de Woningbouw versnellingsmaatregelen (pag 29-30).” In Delft gaat het om onder andere de Gelatinebrug en Gelatinetunnel. Dit zijn grote infrastructurele projecten. Wij willen met u een maatwerkafspraak maken over de subsidiëring door de MRDH.

Reactie algemeen bestuur

MRDH werkt graag mee aan het beschikbaar krijgen van de rijksbijdragen voor projecten in onze regio in de komende periode voor de door de gemeenten bij het Rijk ingediende subsidieaanvragen versnellingsmaatregelen woningbouw en mobiliteit. Wanneer de kaders van de Rijksregeling duidelijk zijn, kunnen gemeenten gerichter overleg plegen met de MRDH over de mogelijkheden van cofinanciering door de MRDH. Ten aanzien van de Gelatinebrug worden, als onderdeel van de metropolitante fietsroute Delft-Rotterdam Alexander, maatwerkwerkafspraken uitgewerkt. Eventuele gevolgen voor de begroting komt aan de orde bij de besluitvorming daarover. De Gelatinetunnel kan via het proces van grote projecten tot een verkenning worden opgewerkt. Bij besluitvorming daarover worden ook de financiële aspecten meegewogen.

Economisch Vestigingsklimaat – Innovatie District Delft

De gemeente benadrukt graag de relevantie voor de regio – en onze steun – voor alle doelstellingen en de activiteiten in 2024, binnen het Programma Economisch Vestigingsklimaat. In de bestuurscommissie EV op 31 mei 2023 hebben we een toelichting gegeven over het Innovatie District Delft. Komend jaar gaan wij graag hierover verder in gesprek met de MRDH. De focus was:

- Hoe zorgen we voor voldoende ruimte voor deze nieuwe economie die ontstaat vanuit het Delftse kennisintensieve ecosysteem;
- Hoe zorgen we ervoor dat het Delftse ecosysteem goed functioneert in samenhang met de regio;
- Sociaal: hoe zorgen we dat de wijken waar we nu een leefbaarheids-en veiligheidsaanpak voor hebben in de regio meer verbanden worden met onze kennisintensieve ecosystemen.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH ondersteunt de versterking en versnelling van de ontwikkeling van Innovatiedistrict Delft. Niet alleen profiteert de stad Delft van het Innovatiedistrict maar ook omliggende gemeenten en de regio. Het versterken en versnelling van dit project past in de doelstellingen van de nieuwe Strategische Agenda van de MRDH. We blijven ook het komende jaar graag in gesprek met uw gemeente over de verdere ontwikkeling van dit gebied.

Functioneren als totaalregio

De oprichting van de MRDH is een verbetering ten opzichte van twee voormalige stadsregio's: kans om meer als één stedelijke regio te functioneren en de bereikbaarheid van toplocaties en banen te verbeteren. Wij vragen u dan ook om het functioneren als totaalregio te bewaken en niet te werken met vaste deelregio's bij het nader invullen van deze begroting; bij het starten van nieuwe (pre-)project-verkenningen en nieuwe kaders.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH is één metropoolregio en in de gehele regio gaan we voor het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie. De Strategische Agenda geeft koers voor de komende jaren waarbij gekeken wordt naar het hele gebied. Op thema's zullen we, waar dat effectief is en passend bij de opgave, gebiedsgerichte aanpakken ontwikkelen conform de Strategische Agenda. Uitgangspunt daarbij is en blijft te functioneren als 1 totaalregio en daarin is niet het uitgangspunt te werken met deelregio's.

Den Haag

Algemeen

Als zienswijze op de begroting Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2024 vast te stellen dat de raad akkoord gaat met begroting.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw positieve reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna gaan we op uw aandachtspunten in.

Vervoersautoriteit – Herstel OV

Verzoekt de MRDH met scenario's en voorstellen te komen om de bijdrage van het OV aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid te waarborgen en de reguliere vervoerplanprocedure zo spoedig mogelijk weer in 2024 in te voeren.

Reactie algemeen bestuur

Er is sprake van een continue lobby richting het Rijk voor voldoende BDU-gelden. Dit doen we als Metropoolregio en samen met andere decentrale vervoerautoriteiten. Zo organiseerden we een urgentieconferentie over de groeiende financiële opgave in het openbaar vervoer. Net als in andere dossiers is de insteek van de MRDH onveranderd dat we werken aan onze gezamenlijke lange termijndoelen.

Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk gewezen op de belangen en het structureel verhogen van de BDU.

Daarnaast hebben we een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio.
De lobbyboodschap is dan ook weer om meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in mobiliteit.
Als de sector voldoende hersteld is kan inderdaad in 2024 de reguliere procedure gevolgd worden ten behoeve van plannen voor het openbaar vervoer in 2025.

Vervoersautoriteit – Klimaatdoelen

Verzoekt daarbij de MRDH de bijdrage van de werkgeversbenadering aan de klimaatdoelen voor mobiliteit als zelfstandig doel voor Zuid-Holland Bereikbaar als ambitie in de begroting op te nemen

Reactie algemeen bestuur

De MRDH is samen met gemeente Den Haag één van de samenwerkingspartners van Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB). Bij de oprichting van ZHB zijn afspraken vastgelegd over het doel van de samenwerking. Kort samengevat richt Zuid-Holland Bereikbaar zich op het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) en het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame gedragsverandering) in de provincie Zuid-Holland).

Klimaatdoelen zijn niet als zodanig afgesproken, alhoewel de inzet op duurzame gedragsverandering aan de hand van de grote onderhoudsopgave indirect natuurlijk wel bijdraagt aan klimaatdoelstellingen. In het kader van de aanstaande evaluatie van Zuid-Holland Bereikbaar kan worden bezien of er aanscherpingen van afspraken nodig zijn. Dat is dus ook het moment om een eventueel afzonderlijk klimaatdoel te agenderen. Bestaande afspraken kunnen worden aangevuld mits draagvlak daartoe bestaat bij alle moederorganisaties. Tot die tijd zijn de bestaande afspraken leidend zoals vastgelegd in de huidige samenwerkingsovereenkomst.

Algemeen - Democratische legitimiteit voortgang

Verzoekt de MRDH om inzichtelijk te maken welke stappen worden gezet ten aanzien van de democratische legitimiteit, de voortgang in de reguliere vergaderingen van de adviescommissies te bespreken en in de evaluatie GR MRDH hier nadrukkelijk aandacht aan te besteden.

Reactie algemeen bestuur

Het is goed om te horen dat de genomen initiatieven om de democratische legitimiteit te verbeteren gewaardeerd worden. In de Adviescommissies van 19 april jl. zijn nieuwe werkwijzen voor de voorbereiding en de vergaderwijze van de vergaderingen besproken. Toen is ook afgesproken om regelmatig in de Adviescommissies te bespreken hoe dit bevalt. Ook binnen de evaluatie zal bestuurlijke samenwerking en de betrokkenheid van gemeenteraden een plek krijgen. De Adviescommissies worden hierbij betrokken conform de geoptimaliseerde manier van werken binnen de Adviescommissies.

Besteding van de egalisatiereserve

Verzoekt de MRDH om aan te geven welke gedachten er zijn bij de mogelijke besteding van de egalisatiereserve.

Reactie algemeen bestuur

De Egalisatiereserve Economisch vestigingsklimaat bevat voornamelijk de nog niet financieel afgewikkelde verleende projectbijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH (€ 4,6 miljoen).
Deze middelen zijn dus reeds verplicht. Daarnaast resteert per jaareinde nog € 1,2 miljoen van de resultaatbestemming 2021 en 2022. Uiterlijk medio 2024 dient de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat hiervoor een concrete bestemming voor te stellen. De bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat verwacht dat deze middelen in 2023 kunnen worden verplicht aan projecten en opdrachten op het gebied van Vernieuwen van werklocaties en Toekomstbestendige economie stimuleren conform de nieuwe Strategische Agenda. Dit voorstel is opgenomen in de 1e begrotingswijziging die wij op 7 juli 2023 hebben vastgesteld.

Algemeen – Opmerkingen uit de Strategische Agenda

Vraagt aandacht voor enkele eerder gemaakte opmerkingen in de zienswijze van de Strategische Agenda MRDH 2023 – 2026, te weten:

- Het evalueren en aanpassen van de bijdrageregeling aan de hand van de nieuwe doelstellingen (in lijn met de aanbeveling van de Rekenkamer Rotterdam). In de uitvoeringsagenda het begrip ''brede welvaart'' te definiëren met daarbij aandacht voor de relatie met de Sustainable Development Goals, het uitwerken van deze principes en vertaling hiervan naar de MRDH-taken;
- Het zetten van stappen in de verbetering van de democratische legitimatie door ten eerste, lessen te trekken uit andere regioraden en ten tweede door de verbeterpunten ten aanzien van de democratische legitimatie in de huidige en komende trajecten zoals de Uitvoering plan van aanpak Tweede Tussenevaluatie, Implementatie van de gewijzigde WGR en de Tussenevaluatie GR MRDH, op korte termijn te concretiseren.
- Prioriteit te geven aan het democratiseren van de organisatie, zodat bewoners en gemeenteraden altijd van tevoren worden geraadpleegd als de situatie in hun gemeente ingrijpend wordt gewijzigd, en het Algemeen Bestuur van de MRDH te verzoeken om dit punt mee te nemen in de wijzigingsprocedure Gemeenschappelijke Regeling MRDH 2014, naar aanleiding van de gewijzigde Wet gemeenschappelijke regelingen (WGR).

Reactie algemeen bestuur

In de Nota van beantwoording bij de Strategische Agenda hebben we u hierop eveneens geantwoord. Daarbij zijn de antwoorden nog steeds actueel. We herkennen de aandachtspunten en gaan hier mee aan de slag. Uw hernieuwde oproep zien we dan ook als een extra aanmoediging.

<u>Eerste punt:</u>
Vanuit Economisch Vestigingsklimaat worden de mogelijkheden om het financieel instrumentarium aan te passen onderzocht met als doel een instrumentarium dat doelmatiger bijdraagt aan de doelen van de Strategisch Agenda. Hiertoe heeft een interne analyse plaatsgevonden en vindt momenteel een externe analyse plaats onder gemeenten. Op basis van de interne en externe analyse, en de aanbevelingen van het Rotterdamse Rekenkameronderzoek, worden in het najaar van 2023 uitgangspunten vastgesteld door de bestuurscommissie EV. Dit wordt vervolgens uitgewerkt tot een voorstel voor hervorming van het financieel instrumentarium.
Het is daarnaast herkenbaar dat ‘brede welvaart’’ nog een nadere definiëring vraagt. Ons vertrekpunt is meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. Het belang daarvan zit diep verweven in het DNA van MRDH en dat uitgangspunt was bepalend bij de oprichting. Bij de kans die gezien wordt om 1-2% groei te realiseren gaat het

zowel om economische als maatschappelijke groei. Tegelijkertijd zien we dat de uitwerking van ‘brede welvaart’ gelet op onze taken nader gesprek vraagt met de gemeenten.

We gaan met elkaar verkennen welke aspecten van ‘brede welvaart’ tot het takenpakket van de Metropoolregio behoren. Uiteraard werken we daarin samen met diverse andere publieke en private partijen. Het thema wordt nader uitgewerkt bij de uitwerking van de leidende principes (zie hiervoor hoofdstuk 3 van de Strategische Agenda). We maken daarbij de verbinding tussen het thema ‘brede welvaart’ en de zes opdrachten uit de Strategische Agenda. Bij de gezamenlijke uitwerking worden ook de Sustainable Development Goals betrokken als een van de benaderingen.

Tweede punt:
Daarnaast merken we op dat we, mede op basis van de uitgevoerde tussenevaluaties van de Gemeenschappelijke Regeling, al verbeteringen hebben doorgevoerd in de werkwijze van de Adviescommissies. Dit blijven we doen en is een constant punt van aandacht. Daarnaast wordt in 2023 een start gemaakt met de evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling, die zowel de inhoud van de samenwerking als de organisatie van de samenwerking als onderwerp zal hebben. Wat betreft versterking van de betrokkenheid van gemeenteraden gaan we ons licht opsteken bij- en lessen trekken uit ervaringen van andere regioraden.
De resultaten hiervan bespreken we komend najaar met u, zodat de opbrengst kan worden meegenomen in de evaluatie Gemeenschappelijke Regeling MRDH. Wanneer er nieuwe informatie uit de evaluatie beschikbaar is, zullen we de adviescommissies tijdens de reguliere vergaderingen meenemen in de stand van zaken. De adviescommissies worden betrokken bij de opzet en invulling van de werkwijze van de evaluatie.

Derde punt
Tot slot; We hechten net als u aan een goede betrokkenheid van belanghebbenden zoals bewoners, in lijn met de gemeenschappelijke regeling hebben de gemeenteraden daarbij de primaire verantwoordelijkheid. In de evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling is de werking van de verschillende gremia onderwerp van gesprek en stellen we voor dit onderwerp daarin mee te nemen.

Krimpen aan den IJssel

Geen inhoudelijke zienswijze ingediend

Allereerst wil de gemeente Krimpen aan den IJssel het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag hartelijk bedanken voor de prettige en succesvolle samenwerking tijdens de afgelopen jaren. Wij zijn trots op de resultaten die wij gezamenlijk bereikten met alle deelnemende gemeenten waaruit blijkt dat regionale samenwerking daadwerkelijk sterker maakt.

Onze gemeenteraad besloot tijdens de raadsvergadering op 22 juni 2023 om geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting 2024. Wij kijken uit naar onze verdere samenwerking en de veelbelovende toekomst van onze metropoolregio. Wij gaan graag samen met u aan de slag.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

Lansingerland

Algemeen – Kenbaar maken definitieve zienswijze

Op 20 april jl. ontvingen wij de Ontwerpbegroting MRDH 2024 met het verzoek onze definitieve zienswijze kenbaar te maken. Deze vindt u hieronder. De gemeente Lansingerland constateert dat de MRDH zich onverminderd blijft inzetten voor het verbeteren van de bereikbaarheid en een betere aansluiting op verschillende vormen van vervoer.
Ook zet de MRDH in op het verder ontwikkelen en versterken van fieldlabs, regionale campussen, (woon- en) werklocaties, digitale connectiviteit, de regionale energiestrategie, en stimuleren van groen als vestigingsfactor. Deze ambitie zien wij terug in de ontwerpbegroting 2024 en de Strategische Agenda. Wel geven wij u een aantal aandachtspunten mee.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna gaan wij op uw aandachtspunten in.

Financieel

De begroting is materieel in evenwicht, zowel voor 2024 als structureel. Het merendeel van de middelen van de begroting 2024 komt uit de BDU-gelden en voor het economisch vestigingsklimaat uit de bijdrage per inwoner van de deelnemende gemeenten. Het aandeel van overige inkomsten blijft ook het komende jaar gering. De financiële staat van de MRDH achten wij daarom positief.

Niettemin roepen wij de MRDH op om, conform de Kadernota, in te zetten op besparingen. Op deze manier kunnen ook de deelnemende gemeenten in staat worden gesteld een sluitende begroting te realiseren. Naast een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering en het realistisch indexeren is het nodig nog doelmatiger te kijken naar het programma.

Reactie algemeen bestuur

Zoals u aangeeft worden de activiteiten voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat bekostigd uit een inwonerbijdrage van de deelnemende gemeenten. Op 26 mei jl. hebben wij na een zienswijze de nieuwe Strategische Agenda 2023-2026: Met elkaar, voor elkaar vastgesteld. In deze Strategische Agenda zijn voor het economische programma scherpere keuzes gemaakt bij de inzet om het economisch vestigingsklimaat te versterken. Er is meer focus aangebracht wat bijdraagt aan een doelmatiger inzet, dat wil zeggen meer impact met bestaande middelen.

Daarnaast werken we samen met de gemeenten aan de aanpassing van het financieel instrumentarium. Inzet hierbij is een instrumentarium te ontwikkelen dat doelmatiger bijdraagt aan de opdrachten van de Strategisch Agenda.
Op deze wijzen werken we toe naar maximering van de impact bij de uitvoering van ons economisch programma. Dit doen we binnen de kaders van een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering. Er is bij het onderdeel economisch vestigingsklimaat sprake van een kleine maar hoogwaardige kern van medewerkers die actief de verbinding legt met zowel de gemeentelijke ambtelijke apparaten, als ook bedrijfsleven en kennisinstellingen. Wij blijven hierbij scherp kijken naar de benodigde jaarlijkse indexering. Het gebruikelijke indexcijfer voor de materiële kosten is in dat kader voor het begrotingsjaar 2024 niet overgenomen en neerwaarts bijgesteld van 12,2% naar 4,9%.

Economisch Vestigingsklimaat – Geschikte bedrijfsruimten voor MKB

Vanwege de aanhoudende schaarste van bedrijventerreinen in Zuid-Holland, zien we dat het voor het lokale MKB steeds moeilijker wordt om geschikte bedrijfsruimte te vinden. Dit raakt sterk aan het programma Werklocaties. Wij roepen u daarom op om hier nadrukkelijk aandacht voor te hebben. De bedrijventerreinenstrategie van de MRDH vormt hiervoor overigens een goede basis. In de uitwerking van het beter benutten zouden we graag een aanscherping willen maken waardoor we het MKB uit de regio nog beter kunnen faciliteren bij hun zoektocht naar ruimte.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH erkent de constatering dat de ruimte voor bedrijfsruimte steeds schaarser wordt. In de Strategische Agenda geven we aan dat er sprake is van een tekort aan verschillende typen bedrijventerreinen en er ontstaat door diverse gebiedstransformaties een extra ruimtevraag. In relatie tot de verstedelijking is er een opgave om de verhouding tussen bevolkingsgroei en ruimte voor werken en bedrijven te bewaken. In het uitvoeringsplan ruimte voor werken zal hier verder invulling aan worden gegeven.

Structurele verhoging BDU middelen

We zien grote uitdagingen voor de toekomstbestendigheid van onze regionale bereikbaarheid in de toekomst. Het is van belang te kunnen blijven investeren om de regio bereikbaar te houden voor alle modaliteiten. Daarom steunen wij de gesprekken van MRDH met het rijk voor een structurele verhoging van de BDU om de investeringsruimte voor projecten die in de verkenning- en planstudiefase zitten te vergroten en daarin minder tot niet te hoeven prioriteren.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur onderschrijft uw zienswijze. Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk gewezen op de belangen en het structureel verhogen van de BDU.
We hebben namelijk een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook weer om meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in mobiliteit.

Actievere rol MRDH over deelmobiliteit en Last Mile-oplossingen

Wij zien graag een actievere rol van de MRDH bij onderwerpen als deelmobiliteit en het zoeken naar Last Mile-oplossingen, waarbij het veilig kunnen parkeren van fietsen bij metrostations en R-net bushaltes van belang is voor het slagen van Last and First Mileoplossingen. Last and First Mile-oplossingen voor fietsers spelen zeker in randgemeenten een grote rol, vandaar dat wij vinden dat juist de MRDH hierin actief kan bijdragen aan veilig parkeren van fietsen bij Metrostations en R-bus opstappunten in alle gemeenten van de MRDH. De verleiding die kleine afstand met de auto te doen, moet zo klein mogelijk gemaakt worden. Met enkel het vervullen van een kennismakelaarsrol lukt het niet om tot een gezamenlijke visie te komen en om deelmobiliteit als regionaal product te laten slagen. Deelmobiliteit komt nu alleen in de grote steden tot een positieve businesscase. Dit geldt voor zowel deelauto's als deel-micromobiliteit. Wij zien graag een actievere houding van de MRDH om samen met overheid en markt tot een regionaal slagend product van deelmobiliteit te komen. Mobiliteit stopt tenslotte niet bij een gemeentegrens. Juist een MRDH kan actief bijdragen om deelmobiliteit dan ook over deze grenzen heen te trekken.

Reactie algemeen bestuur

MRDH werkt momenteel in samenspraak met de gemeenten aan een beleidsuitwerking op dit onderwerp, in lijn met de doelstellingen uit de Strategische Agenda. Eventuele gevolgen voor de begroting komen aan de orde op het moment dat deze uitwerking tot besluitvorming komt.

Leidschendam-Voorburg

Geen inhoudelijke zienswijze

Op 20 april 2023 deed u ons de concept meerjarenbegroting 2024-2027 en de jaarstukken 2022 van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (hierna MRDH) toekomen. Wij constateren dat wij de stukken volledig en tijdig van u hebben mogen ontvangen, waarvoor dank.

In de begroting stelt u dat de koers van de MRDH, vernieuwen van de economie en verbeteren van de bereikbaarheid, door de deelnemende gemeenten voor deze bestuursperiode is vastgelegd in de Strategische agenda MRDH 2023- 2026. De voorliggende begroting geeft op hoofdlijnen aan wat er wordt nagestreefd, wat daarvoor gedaan wordt en wat het kost. Verdere uitwerking van de programma's en projecten voor het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid wordt geoperationaliseerd in de bestuurscommissies en adviescommissies. Wij herkennen en onderschrijven dit.

We hebben de stukken bestudeerd en zien geen reden om inhoudelijk een zienswijze op de voorliggende begroting voor 2024 in te dienen. Wel maken we graag gebruik van de mogelijkheid om onze waardering uit te spreken over het proces dat voor de totstandkoming van de strategische agenda is doorlopen en de mogelijkheden die de deelnemers hebben gekregen om hier input op te leveren. Fijn ook om de positieve reacties op de door Leidschendam-Voorburg ingediende zienswijzen te vernemen. We kijken ernaar uit om de bereikbaarheid van The Mall of the Netherlands en de verkenning van een eventuele ondertunneling van de A12 plus het parallel gelegen spoor, een centraal gelegen gebied met een grote potentie, met de MRDH en partners op te starten en de metropoolregio in gezamenlijkheid verder te versterken.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

Posititie van de raden

Vanuit Leidschendam-Voorburg is ook meermaals aandacht gevraagd voor de positie van de raden in het besluitvormingsproces, zodat zij hun controlerende en kaderstellende rol beter kunnen vervullen. Fijn te constateren dat de MRDH hier aandacht voor heeft en naartoe werkt. We gaan ervan uit dat ook de aanbevelingen uit het rekenkamerrapport 'Bijdragen aan de regionale economie, onderzoek naar economisch programma MRDH' hierover worden overgenomen en uitgevoerd.

Reactie algemeen bestuur

De positie van de gemeenteraden binnen het besluitvormingsproces van de MRDH is voor diverse gemeenten een terugkerend thema. Wij vinden het belangrijk dat gemeenteraden voldoende gelegenheid krijgen om hun controlerende en kaderstellende rol goed te vervullen. Daartoe zoeken wij continu naar mogelijkheden om dit te verbeteren, Het gaat daarbij om maatregelen die op korte termijn geimplementeerd kunnen worden (zoals de maatregelen die zijn opgenomen in een notitie die op 19 april 2023 in de adviescommissies is besproken) als om meer fundamentele gesprekken zoals die plaats vinden in het kader van de (tussen)evaluaties uit de Gemeenschappelijke Regeling. Daarbij hechten we er waarde aan te benadrukken dat u als gemeenteraad daarbij ook een belangrijke rol speelt, we waarderen uw betrokkenheid bij de MRDH.

Onder druk staande gemeentefinanciën

Tenslotte vragen we uw aandacht voor de onder druk staande gemeentefinanciën. Voor de komende jaren overheerst onzekerheid en dreigen tekorten. Om deze reden hebben we u in de Kaderbrief 2024 verzocht om inzichtelijk te maken hoe u tot een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering komt. Wij zien dit in deze begroting onvoldoende terug en vragen u daarom nogmaals om dit inzichtelijk te maken.

Reactie algemeen bestuur

Er is bij het onderdeel economisch vestigingsklimaat sprake van een kleine maar hoogwaardige kern van medewerkers die actief de verbinding legt met zowel de gemeentelijke ambtelijke apparaten, als ook bedrijfsleven en kennisinstellingen. Wij blijven hierbij scherp kijken naar de benodigde jaarlijkse indexering. Het gebruikelijke indexcijfer voor de materiële kosten is in dat kader voor het begrotingsjaar 2024 niet overgenomen en neerwaarts bijgesteld van 12,2% naar 4,9%.

In de nieuwe Strategische Agenda zijn voor het economische programma scherpere keuzes gemaakt bij de inzet om het economisch vestigingsklimaat te versterken. Er is meer focus aangebracht wat bijdraagt aan een doelmatiger inzet, dat wil zeggen meer impact met bestaande middelen.

Daarnaast werken we samen met de gemeenten aan de aanpassing van het financieel instrumentarium. Inzet hierbij is een instrumentarium te ontwikkelen dat doelmatiger bijdraagt aan de opdrachten van de Strategisch Agenda. Op deze wijzen werken we toe naar maximering van de impact bij de uitvoering van ons economisch programma. Dit doen we binnen de kaders van een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering.

Maassluis

Instemmende zienswijze

In uw brief van 20 april 2023 nodigt u ons uit om onze zienswijze kenbaar te maken met betrekking tot de ontwerpbegroting MRDH 2024. Wij hebben geen opmerkingen bij deze ontwerpbegroting. Wij kunnen u melden in te kunnen stemmen met de ontwerpbegroting 2024.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw instemmende zienswijze en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

Midden-Delfland

Instemmende zienswijze

Voor het indienen van een zienswijze heeft u de concept begroting 2024 Met elkaar, voor elkaar en de meerjarenbegroting 2025-20267 met diverse bijlagen aangeboden. Deze documenten zijn door de gemeenteraad in zijn vergadering van 4 juli 2023 behandeld.

De gemeenteraad heeft besloten een instemmende zienswijze af te geven. Voor de inhoud en overwegingen hierbij verwijzen wij u naar bijgevoegde 'raadsoplegger'. Tevens heeft de gemeenteraad besloten de jaarstukken 2022 voor kennisgeving aan te nemen.

De instemmende zienswijze houdt in dat de gemeenteraad instemt met de verhoging van de inwonerbijdrage. Deze bijdrage die bestemd is voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat stijgt met € 0,15 naar € 2,97.

Mede namens de gemeenteraad brengen wij met deze zienswijze de inhoudelijke aandachtspunten uit de 'raadsoplegger' bij u in.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw instemmende zienswijze en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

Nissewaard

Algemeen – Zienswijze op begroting

In reactie op uw brief d.d. 20 april 2022 ontvangt u hierbij onze zienswijze op de Ontwerpbegroting MRDH 2024. Met deze Ontwerpbegroting 2024 wordt een eerste invulling gegeven aan de ambities die geformuleerd zijn in de nieuwe Strategische Agenda 2023 - 2026. Wij hebben dit voorjaar reeds onze zienswijze op het ontwerp van de Strategische Agenda gegeven. Volledigheidshalve is deze zienswijze als bijlage bijgevoegd. Om deze reden geven wij in de zienswijze op de ontwerpbegroting 2024 kort.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna gaan wij op uw zienswijzen in.

Algemeen

Onze regio staat voor grote uitdagingen: achterblijvende economische prestaties; onderwijs en arbeidsmarkt die onvoldoende op elkaar aansluiten; een grote woningbouwopgave; té beperkte bereikbaarheid en onder druk staande leefbaarheid. Om onze regio te verbeteren zullen we met elkaar aan de slag moeten gaan. En Nissewaard draagt hier graag haar steentje aan bij. Nissewaard als onderdeel van het eiland Voorne Putten biedt nog voldoende mogelijkheden om een bijdrage te leveren voor wonen, werken en recreëren. Maar zowel wonen als het versterken van de economie vraagt wel om een robuuste bereikbaarheid van het eiland.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is blij met de bijdrage die de gemeente Nissewaard aan de grote regionale opgave wil leveren. Aan de robuuste bereikbaarheid van het eiland wordt gewerkt in de afspraken uit de aanpak Bereikbaarheid Voorne Putten en Haven Rotterdam, waarvoor middelen in de begroting zijn opgenomen. De MRDH zal daarnaast samen met andere partijen waaronder de gemeente Nissewaard de voortgang van de uitvoering van de afspraken blijven monitoren.

Financiën

Op de begrotingjaarschijf hebben wij geen opmerkingen. De opgaven van de programma's Exploitatie- en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer in worden grotendeels bekostigd uit de reguliere rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU).
Het toekomstbeeld laat zien dat de huidige reguliere rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)U onvoldoende investeringsruimte biedt om de gestelde ambities te kunnen realiseren. In het licht hiervan wordt met het Rijk al gesproken over structurele verhoging van de BDU. Nissewaard onderschrijft deze actieve lobby richting het Rijk.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven uw reactie en danken u voor uw aandacht en steun voor de lobby bij het Rijk voor een structurele verhoging van de BDU. Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de-BDU.

Politieke partijen zijn nadrukkelijk gewezen op de belangen en het structureel verhogen van de BDU. We hebben namelijk een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook weer meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen kunnen doen in mobiliteit.

Vervoersautoriteit – Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is essentieel voor de bereikbaarheid van en naar Nissewaard. Met de voor volgend jaar geplande werkzaamheden aan de Hartelbrug en vervolgens de Spijkenisserbrug geldt dit nog meer. Wij vragen aan de MRDH om voor die perioden een versterkte inzet van het openbaar vervoer als onderdeel van een multimodale hinderaanpak mogelijk te maken, in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar. De ervaring met de proef Spijkhopper leert dat vaste buslijnen meer reizigers vervoeren dan vraagafhankelijk vervoer. Een vaste dienstregeling voor de ontsluiting van de wijken in Spijkenisse mag daarom de komende twee jaren niet ontbreken, in elk geval in de spitstijden. Het OV (metro en bus) heeft immers een cruciale rol te vervullen in een effectieve hinderbeperking waar met name de autoverbindingen op en af het eiland de komende periode nog meer onder druk zullen staan.

Wij zien deze inzet ook als een kans om reizigers terug te winnen in het OV, een kans die we niet mogen laten lopen. Het sluit ook aan bij de opdracht uit de Strategische Agenda om het OV-systeem te herstellen.
Dit is niet alleen van belang voor de korte termijn bereikbaarheid in de vorm van hinderbeperking, maar ook voor de in de Strategische Agenda benoemde mobiliteitstransitie met de ambitie van duurzame toekomstvaste gedragsverandering. De regionale investeringen in OV-knopen en veilige weginrichting, met daarin meer ruimte voor de fiets, helpen daarbij.

Reactie algemeen bestuur

In het specifieke geval van Nissewaard heeft er in de afgelopen periode overleg plaatsgevonden tussen Nissewaard, EBS en MRDH n.a.v. de evaluatie van de Spijkhopper pilot. Er is daarbij o.a. gekeken of het mogelijk is om in aanvulling op de Spijkhopper een spitslijn te laten rijden. Nissewaard heeft een verzoek daarvoor bij MRDH ingediend. MRDH zal separaat op dat verzoek reageren. De Spijkhopper en eventueel aanvullende spitslijn vallen onder de "reguliere" concessie activiteiten, maar kunnen daarnaast mogelijk ook helpen bij het beperken van de hinder tijdens de werkzaamheden. Eventuele maatregelen die genomen worden met als primaire doel de hinder te beperken vallen niet onder het reguliere openbaar vervoer maar onder de verantwoording van de veroorzakende partijen, waarbij MRDH en/of vervoerder indien gewenst kunnen meedenken bij het ontwikkelen van oplossingen.

Vervoersautoriteit – Uitvoering maatregelenpakket

Een robuuste bereikbaarheid van en naar Voorne Putten en Nissewaard is de basis om optimaal gebruik te kunnen maken van de mogelijkheden die dit eiland biedt om te wonen en te werken. Dit geldt voor al die inwoners die hier wonen en met eigen vervoer naar het havengebied moeten gaan om daar te werken. Maar ook om verder invulling te kunnen geven aan de woningbouwopgave en het economisch vestigingsklimaat in Nissewaard te kunnen versterken.

Wij brengen daarom het belang van een spoedige realisatie van het project “Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam” nogmaals onder uw aandacht. Met u willen we aandacht van PZH en het Kabinet blijven vragen om zo snel mogelijk aan de slag te gaan met de uitvoering van het maatregelenpakket.

Reactie algemeen bestuur
Wij zijn het met u eens dat gemaakte afspraken tot uitvoering moeten komen. De MRDH zal samen met andere partijen waaronder de gemeente Nissewaard de voortgang van de uitvoering van de gemaakte afspraken blijven monitoren en het kabinet oproepen zo spoedig mogelijkj tot uitvoering te komen.
Economisch Vestigingsklimaat – Betere aansluiting onderwijs arbeidsmarkt
Door krachten op de thema's Duurzaamheid, Agrifood, Landschap & Toerisme en Onderwijs & Arbeidsmarkt te bundelen werken de eilanden Goeree-Overflakkee, Hoeksche Waard en Voorne-Putten inmiddels enkele jaren succesvol samen in de Zuid-Hollandse Delta. Een belangrijke pijler in deze samenwerking is het inzetten op een betere aansluiting tussen onderwijs en de arbeidsmarkt. We hebben als Zuid-Hollandse Delta de ambitie om ons middelbaar beroepsonderwijs (mbo) toonaangevend te laten zijn voor heel Nederland, omdat we de best opgeleide mensen hebben voor werkgevers in de Zuid-Hollandse Delta en het Havenindustrieel complex (HIC). Wij zijn er van overtuigd dat een nauwere samenwerking tussen de MRDH en de Zuid-Hollandse Delta tot nog meer en beter resultaat kan leiden.
Reactie algemeen bestuur
Vanuit de nieuwe Strategische Agenda zal de komende jaren nog meer ingezet worden op het versterken van de mbo- en hbo campussen in de regio en op een Leven Lang Ontwikkelen. Met als doel meer vraaggestuurd op te leiden voor toekomstbestendige banen voor studenten, zij- en herinstromers en werknemers. Dit zal bijdragen aan een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt (bedrijfsleven). De MRDH zal in deze context ook inzetten op een nauwere samenwerking tussen de Zuid-Hollandse Delta en de MRDH, met name op de thema's zorg en techniek.
Pijnacker-Nootdorp
Instemmende zienswijze
Wij ontvingen uw brief van 20 april 2023 waarin u ons uitnodigt onze zienswijze kenbaar te maken op de Ontwerpbegroting MRDH 2024, inclusief meerjarenbegroting 2025-2027. Conform de voorschriften in het Besluit begroting en verantwoording (BBV) bestaat de ontwerp begroting uit een beleidsbegroting en een financiële begroting. Zowel de financiële begroting als de beleidsbegroting geeft ons geen aanleiding tot het maken van financiële, technische- of inhoudelijke opmerkingen. De reden daarvoor is dat het financiële kader en de bijbehorende uitgangspunten vanuit de kadernota MRDH 2024 één op één in de financiële begroting zijn overgenomen. Daarnaast laat de MRDH met de Ontwerpbegroting 2024 'Met elkaar, voor elkaar' duidelijk zien hoe de 21 MRDH-gemeenten invulling geven aan de ambities die geformuleerd zijn in de nieuwe Strategische Agenda 'Samen aan de slag'. Zo lezen we in de beleidsbegroting dat alle zes de opdrachten uit de strategische agenda helder en eenduidig in de drie programma's Exploitatie verkeer & openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer & openbaar vervoer en Economisch vestigingsklimaat zijn verwerkt. De concrete activiteiten en de te realiseren output zijn hiermee gekoppeld aan de financiële paragraaf. De verwachting is dat we daarmee meer grip krijgen op de inhoudelijke en financiële sturing. We kijken uit naar de eerste (tussentijdse) resultaten. Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven in onze visie op de Ontwerpbegroting MRDH 2024. Op basis van de per 1 juli 2022 in werking getreden wijziging van de Wgr (artikel 35, vierde lid) dienen wij te worden geïnformeerd over hoe het Dagelijks Bestuur onze zienswijze beoordeelt en welke conclusies het daaraan verbindt. Dit vindt plaats voorafgaand aan de vaststelling van de begroting door het Algemeen Bestuur. Wij zien uw schriftelijke reactie op de zienswijze dan ook graag tegemoet voordat de vaststelling definitief is.

Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna gaan wij in op uw opmerking met betrekking tot de inrichting van RISKID.
Risico's bij infrastructurele projecten
We zijn verheugd te lezen dat de MRDH voor de structurele inventarisatie en beheersing van (mogelijke) risico's bij infrastructurele projecten waarbij de MRDH als opdrachtgever of risicodragend subsidieverlener fungeert, bezig is met de inrichting van RISKID. Graag zouden we de resultaten hiervan terugzien in de eerstvolgende begroting. Bij voorkeur in de vorm van een tabel waarin de grootste risico's, hun financiële gevolgen en hun kans op optreden benoemd zijn.
Reactie algemeen bestuur
Het programma RISKID is inmiddels beschikbaar voor infrastructurele projecten waarbij de MRDH als opdrachtgever of risicodragend subsidieverlener fungeert. Het betekent niet dat de MRDH voor elk project zelf een risico analyse gaat maken. Over het algemeen vindt de risicoanalyse plaats binnen de projecten door de uitvoerende gemeente/ partij. Daarnaast verleent de MRDH vooral niet risicodragende subsidies. De tool RISKID is vooral beschikbaar indien binnen de projecten risicomanagement niet goed kan worden belegd bij de uitvoerende partij. Afgesproken is dat het beschikbaar is voor projecten boven de 10 mln. De meeste van de projecten binnen die categorie zitten nu nog vooral in de studiefase waarvan nog niet duidelijk is wie welke rol op zich neemt. Op dit moment heeft de MRDH alleen binnen het programma Instroom Nieuwe Trams Haagse Regio de rol als opdrachtgever/ risicodragend subsidieverlener. Hierbij wordt het overall risicomanagement wel door de MRDH uitgevoerd. Hierbij geldt ook dat het risicomanagement grotendeels is neergelegd bij de uitvoerende partijen (HTM en de gemeente Den Haag). Deze risico's worden vervolgens weer ambtelijk en bestuurlijk gezamenlijk besproken.
Ridderkerk
Instemmende zienswijze
De gemeente Ridderkerk heeft haar zienswijze ingediend op de concept ontwerp Strategische Agenda MRDH 2023-2026. In de zienswijze op de strategische agenda heeft Ridderkerk laten weten hoe zij werkt aan bereikbaarheid en economie. En is beschreven hoe Ridderkerk graag op de twee pijlers samenwerkt met de MRDH in samenhang met de Drechtsteden en de Hoeksche Waard. De ontwerpbegroting 2024 geeft thans geen reden tot het maken van inhoudelijke opmerkingen. Als de vaststelling van de Strategische Agenda gevolgen zal hebben voor de begroting, dan nemen wij aan dat dit proces op gebruikelijke wijze wordt vormgegeven.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. De zienswijzen op de Strategische Agenda hebben geleid tot een tweetal aanpassingen van resultaten in de Strategische Agenda. Het gaat om twee toevoegingen bij opdracht 1 onder de paragrafen de verwachte resultaten en plannen en besluiten in de Strategische Agenda: - Versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten 2022: onder meer Rivium Capelle en Gelatinebrug Delft - Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn. In de Ontwerpbegroting was al rekening gehouden met activiteiten rondom de Woningbouwversnellingsmaatregelen. Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn is als resultaat toegevoegd aan de begroting.

Rijswijk
Algemeen
De begroting ziet er goed uit en is geschreven in duidelijke en begrijpelijke taal. Dat geldt vooral ook voor de aanbiedingsbrief en de begroting in 1 oogopslag - complimenten. Dit helpt ons erg in het terugvinden van de punten die voor onze gemeente van belang zijn en voor het opstellen van een zienswijze. Samen met andere maatregelen helpt dit om de betrokkenheid van de raden te versterken. U heeft er voor gekozen om de Strategische Agenda MRDH 2023 – 2026, die nog moet worden vastgesteld, als uitgangspunt te nemen. We vinden dit een verstandige keuze. In onze zienswijze op de Strategische Agenda (RV 23-019, door ons vastgesteld op 21 maart jl.) hebben we u onze inhoudelijke aandachtspunten meegegeven voor de positie en de koers van de MRDH voor de komende jaren. In plaats van deze hier te herhalen verwijzen we daarnaar.
Reactie algemeen bestuur
Wij zijn blij met uw complimenten over de begroting en uw opmerking dat dit de betrokkenheid van de raden versterkt. Zoals u aangeeft is de Strategische Agenda MRDH 2023-2026 het uitgangspunt voor deze begroting. op 26 mei jl. hebben wij deze gezamenlijke Strategische Agenda vastgesteld, waarbij we op alle zienswijzen hebben gereageerd.
Vervoersautoriteit – Investeren in bereikbaarheid
De MRDH is als opdrachtgever verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Aan deze taak wordt ook het grootste deel van het budget besteed. En net als andere opdrachtgevers staat de MRDH voor de uitdaging om het bestaande openbaar vervoer in de regio in stand te houden, terwijl de financiële positie van de vervoerbedrijven onder druk staat. Onder herstellen van het OV-systeem, een van de zes opdrachten vanuit de Strategische Agenda, verstaan wij ook het behoud van de vanwege corona tijdelijk opgeheven haltes. De uitdaging voor de komende jaren is om te zorgen voor een evenwichtige verdeling van middelen tussen deze opdracht en de andere opdrachten / ambities. Om te blijven investeren in de bereikbaarheid voor een toenemend aantal inwoners; in verbetering van het regionale mobiliteitsnetwerk en in een toekomstbestendige economie. In de begroting zien we dit gelukkig terug en herkennen we de prioriteiten die voor ons van belang zijn, zoals de halteplaats Rijswijk Buiten; het verbeteren van bestaand knooppunt Station Rijswijk en de oplossing voor de Prinses Beatrixlaan. Daarnaast zijn investeringen in fiets, deelmobiliteit en verkeersveiligheid essentieel om de regio bij een groei van het aantal inwoners bereikbaar te houden.
Reactie algemeen bestuur
Goed dat u als gemeente signaleert dat de MRDH uw groeiende gemeente ook ondersteunt bij de daarbij behorende opgaven op mobiliteits- en economisch gebied. Uiteraard blijft de MRDH, samen met u, werken aan de bereikbaarheid van uw gemeente voor fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en auto. Hierbij is ook verkeersveiligheid een belangrijk aandachtsgebied. We onderschrijven de uitdagingen die worden geschetst vanuit de kerntaken van de MRDH. De genoemde opgaven komen terug in de zes opdrachten in de Strategische Agenda.
Economisch Vestigingsklimaat – Energy Cave
Een van de zwaartepunten voor Rijswijk binnen programma Economisch Vestigingsklimaat vormt de doorontwikkeling van de Energy Cave. De Energy Cave ontvangt voor de komende twee jaar een projectbijdrage van in totaal € 558.000 cofinanciering van MRDH om zich verder te ontwikkelen en versterken tot campus, opleidingscentrum en innovatie-hub op het gebied van geothermie. Samen met de MRDH en andere samenwerkingspartners bouwen we de komende jaren aan de doorontwikkeling van deze unieke locatie.

Reactie algemeen bestuur
De MRDH investeert in de ontwikkeling van de Energy Cave als onderdeel van de aanpak om de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt te verbeteren. Vanwege de energietransitie en de focus van deze campus op geothermie, vormt de Energy Cave een mooie toevoeging aan het campus ecosysteem in de regio.
Financiën
De begroting van de MRDH voldoet aan de kaders (indexatie) zoals opgesteld in de kaderbrief begroting MRDH vanuit de deelnemende gemeenten van 16 november 2022 en is voor zover we kunnen beoordelen financieel op orde.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor deze zienswijze en onderschrijven deze.
Rotterdam
Algemeen
Op 20 april 2023 heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de gemeenteraad van Rotterdam uitgenodigd een zienswijze te geven op de ontwerpbegroting van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag voor 2024. De gemeenteraad heeft hierover op 22 juni 2023 beraadslaagd en daarbij de volgende zienswijze vastgesteld. We waarderen het zeer dat de MRDH een goede eerste stap heeft gezet naar een beter leesbare en toegankelijke begroting door de opgaven in de Strategische Agenda 2023- 2026 te vertalen naar concrete jaaractiviteiten en doelen in de voorliggende begroting. Bijkomend nadeel hiervan is wel dat een deel van de activiteiten in meerdere programma's terecht komt.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna zullen wij op uw zienswijzen ingaan.
Herstel van OV-systeem
Voor de raad het herstel van het OV systeem een topprioriteit. Voor de beoogde goede groei van onze gemeente, zoals beschreven in onze omgevingsvisie 'De Veranderstad', is OV een essentiële bouwsteen. De raad van Rotterdam is recent geïnformeerd over de stand van zaken bij de RET. We zien in de aangeboden ontwerpbegroting geen verwijzingen naar deze situatie. Wij roepen u op om alert te zijn op de hiervoor benodigde aanpassingen, en het proces om tot deze aanpassingen te komen.
Reactie algemeen bestuur
Goed om te constateren dat Rotterdam en de MRDH het herstel van het OV systeem als prioriteit zien. Daar wordt ook hard aan gewerkt, onder andere in relatie tot en met de RET. Aangezien daar tot nu toe geen besluiten over zijn genomen met financiële impact, is er in de ontwerpbegroting nog geen verwijziging te lezen. We begrijpen uw oproep tot alertheid en zullen dat – mede met Rotterdam en de andere gemeenten –ook zeker zijn. Alle vervoerders hebben te maken met hoge- en stijgende kosten en het effect van de coronacrisis. Daarom wordt met alle vervoerders gesproken over hoe we hier mee om moeten gaan. Alle vervoerders hebben inmiddels voorstellen gedaan om voor de kortere en langere termijn kwalitatief goed en kostenefficiënt openbaar vervoer te bieden. Dat is nodig want het OV heeft een sleutelrol bij tal van maatschappelijke opgaven. Bij de uitwerking van de Strategische Agenda zullen we daarnaast een nieuwe integrale mobiliteitsvisie op gaan stellen om zo te werken naar robuust en toekomstvast OV voor onze regio.

Verhoging BDU Middelen
Hieraan gekoppeld zijn uiteraard ook de beperkte middelen die vanuit het Rijk beschikbaar worden gesteld aan de MRDH. We roepen u op om de lobby tot verhoging van de BDU middelen te blijven voeren, en bieden aan om daar waar mogelijk actief in te ondersteunen.
Reactie algemeen bestuur
Het algemeen bestuur onderschrijft uw zienswijze en trekt daarbij graag gezamenlijk met elkaar op. Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk gewezen op de belangen en het structureel verhogen van de BDU. We hebben namelijk een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook weer meer financiele slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in mobiliteit.
Reguliere vervoersplan procedures
We zijn verheugd om te zien dat u voor het jaar 2024 weer expliciet verwijst naar de reguliere vervoersplan procedures, om te komen tot wijzigingen van het OV aanbod. En daarmee een pad schetst tot afronding van het Transitieprogramma OV en Corona.
Reactie algemeen bestuur
Als de sector voldoende hersteld is kan inderdaad in 2024 de reguliere procedure gevolgd worden ten behoeve van plannen voor het openbaar vervoer in 2025.
Zorgen over stijgende bouwkosten
De raad herkent de verschillende projecten die geschetst worden. We maken ons wel zorgen over de haalbaarheid van de projecten, in het licht van de hoge stijging van bouwkosten de afgelopen periode.
Reactie algemeen bestuur
De afgelopen periode hebben we te maken gehad met ongekende inflatie voor zowel de bouwkosten, maar de lonen stegen harder dan voorheen. Dit alles heeft impact op de begroting. Jaarlijks ontvangt de MRDH de Brede Doeluitkering voor het uitvoeren van haar mobiliteitstaken. Ook wordt dit jaarlijks geïndexeerd. We staan continu met het Rijk in verbinding voor de juiste indexering en nemen uw herkenbare zorg mee in deze gesprekken.
Economisch Vestigingsklimaat – Uitvoeringsagenda
De economische opgave valt uiteen in twee opdrachten: Toekomstbestendige economie stimuleren (opdracht 2.) en Vernieuwen werklocaties (opdracht 4.) De intentie is om hiervoor een uitvoeringsagenda op te gaan stellen. Hierin staan de plannen voor de komende vier jaar, het beschikbare budget en de wijze waarop de resultaten gemonitord worden. In de te benoemen resultaten worden zo concreet mogelijke en meetbare projectresultaten benoemd. Het is van belang dat deze uitvoeringsagenda er ook daadwerkelijk komt. Met de vaststelling van de Strategische Agenda is ook de oude uitvoeringsagenda ingetrokken zonder dat er al een concretiseringsslag van de Strategische Agenda is gemaakt. Wat ons betreft moet er wel zekerheid zijn dat die concretiseringsslag wordt gemaakt.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven het belang van een verdere concretisering van de opdrachten en resultaten uit de Strategische Agenda voor het programma Economisch Vestigingsklimaat. Daarom worden er voor het einde van dit jaar drie uitvoeringsplannen ter besluitvorming

voorgelegd aan de bestuurscommissie; te weten uitvoeringsplannen voor Onderwijs & Arbeidsmarkt, Ruimte voor werken en Innovatie en mkb. De contouren van deze uitvoeringsplannen zijn in juli 2023 in de bestuurscommissie EV besproken.
Economisch Vestigingsklimaat – Indexering van inwonerbijdrage
We stellen tenslotte vast dat de inwonerbijdrage ook dit jaar weer op de gebruikelijke, afgesproken manier wordt geïndexeerd en kunnen daar met de geboden toelichting mee instemmen.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw instemming. De uitgangspunten voor de indexering van de inwonerbijdrage zijn opgenomen in de Kadernota MRDH begroting 2024. Deze uitgangspunten zijn verwerkt in de begroting. Ten opzichte van de gebruikelijke rekenmethodiek hebben wij de index voor de materiële kosten van 12,2%, die uitzonderlijk hoog was, verlaagd naar 4,9%. In vergelijking tot de stijging op de loonkosten kan de MRDH voor de materiële kosten namelijk zelf meer invloed uitoefenen op de kostenontwikkeling.
Algemeen – Democratische legitimiteit en tijdig informeren
Tot slot vragen wij uw bijzondere aandacht voor de democratische legitimiteit en het tijdig informeren en betrekken van de gemeenteraden bij impactvolle dossiers.
Reactie algemeen bestuur
Mede op basis van de uitgevoerde tussenevaluaties van de Gemeenschappelijke Regeling, al verbeteringen hebben doorgevoerd in de werkwijze van de Adviescommissies. Dit blijven we doen en is een constant punt van aandacht. Daarnaast wordt in 2023 een start gemaakt met de evaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling, die zowel de inhoud van de samenwerking als de organisatie van de samenwerking als onderwerp zal hebben. Wanneer er nieuwe informatie uit de evaluatie beschikbaar is, zullen we de adviescommissies tijdens de reguliere vergaderingen meenemen in de stand van zaken. De adviescommissies worden betrokken bij de opzet en invulling van de evaluatie.
Schiedam
Algemeen
Geen zienswijze ingediend
Reactie algemeen bestuur
Vlaardingen
Algemeen – Tegemoetkomen uitnodiging zienswijze
In uw aanbiedingsbrief van 20 april 2023 nodigt u ons uit om onze zienswijzen kenbaar te maken op de ontwerpbegroting 2024 en de meerjarenbegroting 2025-2027 Met elkaar, voor elkaar'. Wij komen graag aan uw verzoek tegemoet. Wij zijn van mening dat de gekozen titel recht doet aan de gemeenschappelijke bestuurskracht die de MRDH tot een slagvaardige organisatie maakt die het verschil probeert te maken voor alle inwoners van onze regio. De gemeente Vlaardingen draagt daar graag aan bij. Wij nemen kennis van de Kadernota, waarin u helder inzicht biedt in de wijze waarop de ontwerpbegroting is opgebouwd en in de overwegingen en inhoudelijke keuzes binnen de ontwerpbegroting. Wij hebben de ontwerpbegroting 2024 en de meerjarenbegroting 2025-2027 in onze vergadering van 15 juni 2023 besproken en willen als zienswijze het volgende naar voren brengen: 1. De samenhang met de Strategische Agenda 2. Het potentieel van de Metropoolregio in zijn geheel 3. De Vervoersautoriteit

4. Het Economisch vestigingsklimaat

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Hierna gaan we op uw specifieke zienswijzen in.

Algemeen – Verwerking zienswijze van Strategische Agenda

Zoals u ook aangeeft in uw aanbiedingsbrief heeft onlangs de zienswijzeprocedure plaatsgevonden die tot de vernieuwde Strategische Agenda heeft geleid. Het vaststellen daarvan heeft op 26 mei jl. plaatsgevonden door uw Algemeen Bestuur. In uw begrotingsvoorstellen is geen directe relatie gelegd met de verwerking van de zienswijzen die door de gemeenteraden op de Strategische Agenda hebben ingediend. Die verwerking zien wij als essentieel voor het volledig kunnen beoordelen van de voornemens zoals die in de Kadernota MRDH Begroting 2024 zijn geformuleerd. Het is immers denkbaar dat nieuwe financiële inzichten uit die verwerking voortkomen die vertaling behoeven in de begroting 2024 e.v.

Ondanks deze beperking spreken wij het vertrouwen uit dat de conclusies uit het traject ten aanzien van de Strategische Agenda op passende wijze verwerkt zullen worden binnen de begroting 2024. Op deze plek volstaan wij met het verwijzen naar de eerder door ons ingediende zienswijze op de concept Strategische Agenda (briefnummer 1925535), welke op 9 maart jl. aan u werd toegezonden.

Reactie algemeen bestuur

De begroting is in lijn met de Strategische Agenda opgesteld. De opdrachten en bijbehorende resultaten uit de agenda ziet u dus ook terug in de begroting. De zienswijzen op de Strategische Agenda hebben geleid tot een tweetal aanpassingen van resultaten in de Strategische Agenda. Het gaat om twee toevoegingen bij opdracht 1 onder de paragrafen *de verwachte resultaten* en *plannen en besluiten* in de Strategische Agenda:

- Versnellingsafspraken mobiliteitsprojecten 2022: onder meer Rivium Capelle en Gelatinebrug Delft
- Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn.

In de Ontwerpbegroting was al rekening gehouden met activiteiten rondom de Woningbouwversnellingsmaatregelen. Benutten kansen rondom de Hoekse Lijn is als resultaat toegevoegd aan de begroting.

Algemeen – MRDH één grote metropolitate agglomeratie

Vlaardingen werkt nu en in de aankomende jaren aan een leefbare stad en richt zich hierbij op wonen, veiligheid, onderwijs en het sociaal domein. Dit zijn opgaven die ook in regionaal en zelfs bovenregionaal verband spelen. Deze opgaven komen samen op het schaalniveau van de regio, waar ze met elkaar concurreren om de schaarse ruimte. Deze concurrentie nemen we ook waar binnen de MRDH-regio. Wij blijven de MRDH er op attenderen de MRDH-regio als één grote metropolitane agglomeratie te blijven bezien.
De kracht van de MRDH-regio is dat met 21 gemeenten in een grote agglomeratie alles te bieden is: hoogstedelijke centra met sterke economische dragers en kennisinstellingen als `ruggengraat' en suburbane en landelijke gebieden met unieke woonkwaliteiten en voldoende ruimte voor natuur en recreatie die elders in de regio schaars is.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH is één metropoolregio en in de gehele regio gaan we voor het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie. De Strategische Agenda geeft koers voor de komende jaren waarbij gekeken wordt naar het hele gebied. Op thema's zullen we, als de opgave daarom vraagt, gebiedsgerichte aanpakken ontwikkelen conform de Strategische Agenda. Uitgangspunt daarbij is en blijft dat we de regio zien als 1 totaalregio en daarbinnen dus niet werken met deelregio's.
Vervoersautoriteit – De Hoekse Lijn
De Hoekse Lijn als ruggengraat van het openbaar vervoer in onze stad speelt een belangrijke rol in het bereikbaar houden van onze regio. We willen onze verstedelijkingsopgave zoveel mogelijk concentreren rond de metrostations, zodat er optimaal gebruik gemaakt kan worden van het openbaar vervoer. Een OV-netwerk waar 24/7 gebruik van gemaakt kan worden is hierbij een belangrijke ambitie.
Reactie algemeen bestuur
Wij onderschrijven deze ambitie van uw gemeente en werken daar met u in samen, vanuit onze rollen en bevoegdheden. Want de Hoekse Lijn is een zeer goed voorbeeld van hoe investeren in het OV-netwerk leiden tot een beter bereikbare Metropoolregio en kansen biedt waar het gaat om verstedelijking.
Economisch Vestigingsklimaat– Revitalisering van bedrijventerreinen
Vlaardingen hecht er waarde aan de revitalisering van haar bedrijventerreinen voort te zetten, om door 'schoon, heel en vooral veilig' goed gebruik van de terreinen te stimuleren en te ontwikkelen. Wij doen dit in samenwerking met ons goed georganiseerde bedrijfsleven. Wij waarderen de inzet van de MRDH hierop en verwachten dat dit leidt tot een gezamenlijke visie op de kansen en mogelijkheden van de Hoekse Lijn voor de regio.
Reactie algemeen bestuur Wij zijn blij dat u onze inzet waardeert. Ook wij zien kansen om bedrijventerreinen te revitaliseren en beter te benutten. Dit doen we uiteraard graag samen met u en de andere gemeenten binnen de metropoolregio.
Vervoersautoriteit – Structurele verhoging van BDU
Wij waarderen de samenwerking die er binnen de MRDH op het gebied van de Vervoersautoriteit is. Het is prettig om terug te kunnen vallen op regiopartners die net als Vlaardingen het doel hebben om de regio zo goed mogelijk bereikbaar te houden. Dat kan via de auto, via het Openbaar Vervoer of via de fiets. Voor het fietsverkeer blijft Vlaardingen extra aandacht bepleiten. Ten aanzien van de financiële basis die gevormd wordt door de Brede Doel Uitkering van het Rijk merken we op dat we structurele verhoging passend achten en de initiatieven die zulks kunnen bewerkstelligen van harte ondersteunen.
Reactie algemeen bestuur
Het algemeen bestuur onderschrijft uw zienswijze. Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk gewezen op de belangen en het structureel verhogen van de BDU. We hebben namelijk een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook weer meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen in mobiliteit.
Vervoersautoriteit – Tramlijn 24 doortrekken naar binnenstad
Het is wenselijk dat de MRDH onderzoek doet of de tramlijn 24 doorgetrokken kan worden naar de binnenstad, zodat: (1) er een goede verbinding ontstaat tussen de Holy, Ambacht en de binnenstad, (2) centrumbewoners eenvoudiger kunnen reizen naar het noorden van Vlaardingen. In dit onderzoek worden in ieder geval de woningbouwambities van Vlaardingen meegewogen in de keuze of Tramlijn 24 doorgetrokken wordt.

Reactie algemeen bestuur
Uw verzoek om te onderzoeken of tramlijn 24 kan worden doorgetrokken nemen we mee bij de verdere uitwerking van de strategische agenda. We zien in uw verzoek nu geen aanleiding om de begroting aan te passen.
Vervoersautoriteit – Tramlijn 4 en 8 behouden
De gemeente verzoekt tramlijnen 4 en 8 volledig te behouden gelet op het belang van deze tramlijnen als onderdeel van het openbaar vervoer binnen de regio.
Reactie algemeen bestuur
U doet een suggestie over het Plan Toekomstvast tramnet. Deze suggestie is meegewogen in de besluitvorming over dit plan, die juli 2023 in de BcVa heeft plaatsgevonden. Daarbij is het volgende besloten: ➢ tramlijn 4 blijft rijden naar de Molenlaan in Hillegersberg. Hillegersberg-Noord en -Zuid behouden hiermee de rechtstreekse verbinding naar het centrum. Door de ritten te verdelen over de tracés naar de Molenlaan en naar de Kleiweg ontstaan passende frequenties bij de te verwachten vervoervraag. ➢ tramlijn 8 in Rotterdam-west (Spangen) blijft behouden maar met een lagere frequentie, alsmede wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de bereikbaarheid middels het OV van de Nieuwe Binnenweg en op marktdagen van in Delfshaven alsnog te waarborgen.
Vervoersautoriteit – Toekomstvast Tramnet
In het kader van de realisatie van het plan Toekomstvast Tramnet ook het doen van onderzoek naar het doortrekken van tramlijn 24 budgettair mogelijk te maken in de begroting 2024 van MRDH.
Reactie algemeen bestuur
Uw verzoek om te onderzoeken of tramlijn 24 kan worden doorgetrokken nemen we mee bij de verdere uitwerking van de strategische agenda. We zien in uw verzoek nu geen aanleiding om de begroting aan te passen.
Economisch Vestigingsklimaat – Stimulering toekomstbestendige economie
De gemeente Vlaardingen onderschrijft de gestelde doelen ten aanzien van het stimuleren van een toekomstbestendige economie en ziet voldoende perspectief in het voorgestelde ondersteuningsprogramma voor de doorontwikkeling van Vlaardingen Mbo-stad. Ook met de doelen en programma's voor het vernieuwen van werklocaties kunnen wij instemmen. De doelen en programma's sluiten goed aan bij onze prioriteiten en de regionale afstemming en ondersteuning van de MRDH is te waarderen. Wij kijken uit naar een verdere continuering van onze samenwerking.
Reactie algemeen bestuur
Goed om te horen dat u de doelen van de opdrachten Toekomstbestendige economie en Vernieuwen van Werklocaties onderschrijft. Ook wij kijken uit naar een verdere continuering van onze samenwerking.
Algemeen – Adviescommissies
Tot slot vragen wij uw extra aandacht voor de rol en positie die adviescommissies kunnen vervullen en voor de wijze waarop gericht invulling wordt gegeven aan de, in de WGR-aanpassing in 2022, aangescherpte actieve informatieplicht. Wij bepleiten een spoedige vertaling van die transformatie, zodat in de volgende cyclus van zienswijzeformulering op de ontwerpbegroting 2025 al voortgang op dit gebied is geboekt.
Reactie algemeen bestuur

Samenwerken maakt sterker en zeker in onze metropoolregio. Binnen de evaluatie heeft ook bestuurlijke samenwerking een plek. De adviescommissies worden ook hierin betrokken conform de geoptimaliseerde manier van werken binnen de adviescommissies. Daarnaast loopt op dit moment de wijzigingsprocedure van de Gemeenschappelijke Regeling MRDH, dit naar aanleiding van de gewijzigde Wet gemeenschappelijke Regelingen. De MRDH kent al een verplichting tot actieve informatieplicht in haar GR. Deze is nu conform het wettelijk vereiste verder gespecifieerd met de wijze waarop de raden worden geïnformeerd. Ook is nu een aantal documenten waarop in ieder geval de actieve informatieplicht van toepassing is (volgens de bestaande werkwijze van de MRDH) expliciet benoemd en staan opgenomen in het concept van de wijziging Gemeenschappelijke Regeling. De wijziging van de GR ligt ter zienswijze bij de gemeenteraden van 11 september tot en met 13 november. Na de zienswijzeperiode dient de definitieve gewijzigde GR door alle 21 bestuursorganenen mee ingestemd te worden, waarna de aangepaste GR uiterlijk voor 1 juli 2024 in werking dient te treden.

Voorne aan Zee

Algemeen

Geen zienswijze ingediend.

Reactie algemeen bestuur

Wassenaar

Financiën – Instemmen met de inwonersbijdrage

Met uw brief van 20 april jl. nodigt uw bestuur ons uit om onze zienswijze naar voren te brengen op de ontwerpbegroting MRDH 2024. Hierbij ontvangt u onze reactie.

Uit de door u voorgelegde ontwerpbegroting 2024 blijkt dat het indexcijfer voor de materiële kosten van 12,2% neerwaarts wordt bijgesteld naar 4,9%. Op basis van deze aangepaste indexeringsmethode stijgt de inwonerbijdrage voor het programma Economisch Vestigingsklimaat van € 2,82 voor de begroting 2023 met € 0,15 naar € 2,97 voor de begroting 2024. Voor de gemeente Wassenaar betekent dit een totaal bedrag van € 80.505. Na bijraming door de gemeente Wassenaar past de voorgestelde aanpassing binnen de gemeentelijke begroting. De gemeente Wassenaar kan dan ook instemmen met de bewonersbijdrage van € 2,97 per inwoner.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw instemmende reactie.

De opgave van de MRDH

De gemeente Wassenaar waardeert de wijze waarop het bestuur van de MRDH vanuit haar opgave invulling geeft. Zo heeft het bestuur van de MRDH tot doel om in de bereikbaarheid te investeren om de inwonersgroei in de regio te faciliteren, toekomstbestendige economie stimuleren, actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren, vernieuwen van werklocaties, versterken van regionale mobiliteitsnetwerk. Verder zal de MRDH zich met prioriteit inzetten op een toekomstbestendig herstel van het openbaar vervoer ten gevolge van de Coronacrisis.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor de uitgesproken waardering en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Het herstel van het openbaar vervoer is en blijft een prioriteit voor MRDH.

Financiën – Overheadkosten en de Vennootschapsbelasting

De gemeente Wassenaar vraagt uw bestuur om aandacht te besteden aan de volgende punten:

o **1. Overheadkosten**

In de kadernota op pagina 7 staat de verhouding (€ 2.470.100/ € 6.819.230) om de Apparaatslasten Economisch Vestigingsklimaat te duiden. Echter, op pagina 40 van de Ontwerpbegroting 2024 komt het bestuur van de MRDH met een andere verdeelsleutel namelijk: van de totale inwonerbijdrage van € 7.278.783, wordt € 1.571.851 ingezet voor overhead. Aangezien er van twee verschillende verdeelsleutels gebruik wordt gemaakt is het voor de gemeente Wassenaar lastig te doorgronden. Verder acht de gemeente Wassenaar het van belang om de overheadkosten zo laag mogelijk te houden zodat deze bedragen ten goede komen in de uitvoering van de uitvoerende kosten.

o 2. Vennootschapsbelasting

De Rijksbelastingdienst heeft de jaren 2018, 2019 en 2020 inmiddels conform de afgesproken bestendige gedragslijn afgehandeld. De hernieuwde aanslagen zijn inmiddels ontvangen.
Dit betekent dat er geen rekening meer hoeft te worden gehouden met een structurele afdracht van € 1,75 miljoen per jaar en dit bedrag dus beschikbaar is voor de verkeer- en vervoeropgave in de regio. Er is geen inzicht gegeven wat er conform de afgesproken gedragslijn met de Rijksbelastingdienst is afgesproken. Wat hield deze bestendige gedragslijn concreet in voor de te betalen Vennootschapsbelasting over de jaren 2018 tot en met 2020? Wat is er precies vrijgevallen en wat is er gereserveerd?

Reactie algemeen bestuur

1. Overheadkosten

Over de apparaatslasten is bij de start van de MRDH afgesproken dat van de toenmalige inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat van € 2,45 maximaal 1 euro (prijspeil 2015) aan apparaatslasten mocht worden besteed. Dat is 41% van de totale inwonerbijdrage. De cijfers op pagina 7 van de kadernota waar u naar verwijst zijn opgenomen ter vergelijking om aan te geven waar de MRDH wat dat betreft staat op grond van peilmoment begroting 2023. Dat percentage betreft afgerond 36% en valt daarmee binnen de bestaande afspraken. De maximale 41% is op grond van de kadernota ook het kader voor de begroting 2024.

U verwijst daarnaast naar pagina 40 van de ontwerpbegroting 2024. Hier wordt aangegeven hoeveel van de inwonerbijdrage wordt besteed aan overhead, dat is één van de onderdelen van de apparaatslasten. Op grond van wettelijke voorschriften dient de overhead apart van de programma's te worden verantwoord. Daarom wordt een deel van de apparaatslasten verantwoord binnen het programma economisch vestigingsklimaat (directe personele kosten) en een deel binnen een apart overzicht voor de overhead (hoofdstuk 3.2). Het totaal hiervan staat opgenomen op pagina 59 van de begroting, binnen de paragraaf bedrijfsvoering.
Die totale apparaatslasten bedragen voor 2024 € 2,6 miljoen ten laste van de inwonerbijdrage economisch vestigingsklimaat. In de ontwerpbegroting 2024 bedragen de totale apparaatslasten (inclusief overhead) 36% van de inwonerbijdrage. In de definitieve begroting 2024 bedraagt dit percentage 37% vanwege de verwerking van de actuele cao. Dit valt nog ruim binnen de maximale 41%.

2. Vennootschapsbelasting

Met de Belastingdienst is de afspraak gemaakt dat de MRDH een cost-plus methode mag toepassen voor de berekening van de heffing voor de vennootschapsbelasting. De treasury activiteit wordt uitgedrukt in geld en hier wordt de cost-plus van 5% op toegepast. Over dit bedrag betaalt de MRDH dan vennootschapsbelasting. Dit komt neer op maximaal € 1.000 per jaar. Er is geen sprake van vrijval. De eerdere betalingen van de (hogere) voorlopige aanslagen van de Belastingdienst zijn via de balans verwerkt,

zonder de begroting (exploitatie) te raken. De definitieve aanslagen (maximaal € 1.000 per jaar) worden vanaf 2022 als kosten geboekt.

Vervoersautoriteit – Leefbaarheid en aantrekkelijkheid MRDH

Voor de gemeente Wassenaar is het behoud van de leefbaarheid en open ruimte in de regio binnen de verstedelijkingsopgave essentieel zodat het voor een ieder in de regio prettig wonen, werken en recreëren blijft. De gemeente Wassenaar met haar groene karakter speelt daarbij in de regio een cruciale rol. Door behoud van het groen en de fysieke leefomgeving op een duurzame wijze in te richten, wordt de leefbaarheid en daarmee de aantrekkelijkheid van de regio gewaarborgd.

Reactie algemeen bestuur

In de Strategische Agenda 2023-2026 hebben we met elkaar uitgesproken dat we blauw en groengebieden in een aantal gemeenten, waaronder de gemeente Wassenaar, koesteren. De groenblauwe leefomgeving is erg belangrijk voor de kwaliteit van ons economisch vestigingsklimaat; onze natuur- en recreatiegebieden dragen bij aan een prettig vestigingsklimaat in deze drukke metropoolregio.
De MRDH zet zich de aankomende vier jaar daarom nadrukkelijker in om de bereikbaarheid van en naar de natuur- en recreatiegebieden te verbeteren. Dit doen we door actieve en/of collectieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Daarbij werken we samen met de provincie Zuid-Holland en recreatieschappen die verantwoordelijk zijn voor investeringen in en het beheer van groenblauwe gebieden.

Westland

Algemeen – Uitnodiging kenbaar maken zienswijze

De gemeenteraad van Westland is per brief van 20 april 2023 uitgenodigd een zienswijze kenbaar te maken op de Ontwerpbegroting MRDH 2024. Hierbij doen wij u namens de gemeenteraad van Westland onze reactie toekomen.
Allereerst veel dank voor het opstellen van de Ontwerpbegroting. Het is al met al een lijvig document waarvoor ongetwijfeld veel werk is verzet.
Het stuk geeft de vele projecten goed weer en we zien de Westlandse projecten en aanvragen op de juiste manier terugkomen in de begroting. Vanuit de gemeente Westland hebben we een aantal aandachtspunten en vragen. Hieronder zetten wij die uiteen.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw reactie en zijn blij dat u zich herkent in de opgenomen projecten. Graag werken wij met u en de overige MRDH-gemeenten samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Wij gaan hierna op uw aandachtspunten en vragen in.

IPVa

Het IPVa geeft gemeenten de mogelijkheid om een financiële bijdrage te vragen voor kleine projecten. In de basis zijn we tevreden dat deze mogelijkheid er is. Tegelijkertijd merken we dat de praktijk weerbarstig is. Door de strakke voorwaarden is het, zeker voor kleinere gemeenten, vaak niet mogelijk om aanspraak te maken op een subsidie. Dit komt door de voorwaarde dat een project waarvoor een bijdrage is gevraagd, binnen één jaar moet zijn uitgevoerd. Ook voor een wat grotere gemeente als Westland, is dit niet eenvoudig door beperkte capaciteit naast al zoveel andere taken. Hierdoor komen minder projecten van de grond. We willen u nadrukkelijk vragen om de voorwaarden voor het aanvragen van een bijdrage van de IPVa te versoepelen, bijvoorbeeld door de uitvoeringstermijn te verruimen naar drie jaar. We horen graag uw reactie op dit punt.

Reactie algemeen bestuur
De vraag betreft de voorwaarden vanuit de Subsidieverordening. Een van de voorwaarden is dat na het verlenen van een subsidie, de subsidieontvanger binnen 1 jaar moet starten met de realisatie. Er is geen einddatum voor wanneer het project opgeleverd moet zijn. Gemeenten geven bij de aanvraag zelf indicatief aan hoe lang een project duurt.
IPVa
In het verlengde hiervan zien we dat er daardoor elk jaar geld overblijft in het IPVa. Dit geld wordt echter niet meegenomen naar het volgende jaar, maar gebruikt om tegenvallers bij andere posten op te vangen. Geld dat bedoeld is voor kleinere projecten wordt daarmee uiteindelijk niet ingezet waarvoor het wel beoogd is en dat is jammer. We willen dat dit verandert en dat overgebleven middelen in het IPVa beschikbaar blijven voor het IPVa en meegenomen kunnen worden naar het volgende jaar.
Reactie algemeen bestuur
Sinds de oprichting van de MRDH is er nog geen overschrijding geweest van het subsidieplafond van het programma Kleine projecten, en is er ook geen aanleiding geweest om dat plafond te verhogen. Het doorschuiven van middelen naar het programma Kleine projecten is daarmee wat ons betreft niet de meest effectieve inzet van de beschikbare middelen. Jaarlijks wordt in de decembervergadering van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit een overzicht gegeven van de onderschrijdingen en wordt een voorstel gedaan hoe middelen elders kunnen worden ingezet of terugvallen naar het fonds BDU.
Economisch Vestigingsklimaat
We zijn content met de aanpak om de samenwerking tussen mbo- en hbo-campussen en tussen campussen te stimuleren. We merken wel op dat de begeleidende tekst bij de verschillende projecten van Economisch Vestigingsklimaat bijzonder ingekaderd is en alleen ingaat op het project zelf. We missen daarin de verbinding met de grotere lijnen uit de Strategische Agenda. Hoe dragen de projecten bijvoorbeeld bij aan de toekomst van de glastuinbouw? Dat wordt nu niet duidelijk en de algemener geformuleerde doelstellingen uit de Strategische Agenda worden hierdoor niet concreet. We willen in het bijzonder de belangrijke positie van de glastuinbouw benadrukken. Deze sector is uitermate groot in de MRDH-regio en vervult een zwaarwegende rol in de economische kracht en werkgelegenheid van de regio. We zien graag dat in de begroting ruimte komt voor duiding hoe de middelen bijdragen aan gebieden met een belangrijk economisch belang, zoals het glastuinbouwcluster in Westland en Oostland, maar ook de Rotterdamse haven, BioScience en het securitycluster in Den Haag.
Reactie algemeen bestuur
We zijn blij dat u zich kunt vinden in de aanpak tussen mbo- en hbo-campussen en tussen campussen te stimuleren. De doelen die in de Strategisch Agenda benoemd zijn voor de twee opdrachten van Economisch Vestigingsklimaat worden momenteel in uitvoeringsplannen nader uitgewerkt. De contouren van deze uitvoeringsplannen zijn in juli 2023 in de bestuurscommissie EV besproken. De uitvoeringsplannen zullen in de tweede helft van het jaar gereed zijn en bestuurlijk vastgesteld worden. Bij de uitwerking van de uitvoeringsplannen is ook aandacht voor activiteiten en projecten die bijdragen aan de toekomst van de glastuinbouwsector (Greenport West-Holland). De glastuinbouw (Greenport West-Holland) is benoemd als één van de belangrijke economische clusters van de regio. De financiële middelen van Economisch Vestigingsklimaat kunnen dan ook ingezet worden om activiteiten en projecten in dit cluster te financieren als deze bijdragen aan de benoemde doelen, voortbouwend op en in lijn met de bijdragen die de afgelopen jaren zijn gedaan.

Verbeteren bereikbaarheid van top-werklocaties

Op het snijvlak van economisch vestigingsklimaat en bereikbaarheid hebben we een belangrijk punt dat we vanuit Westland aandragen. We willen dat er komend jaar stappen worden gemaakt naar een beter bereikbaar Westland, vooral gericht op het bereikbaarder maken van economische top-werklocaties voor talent uit de regio.
In Westland horen we geregeld van onze (grote) bedrijven dat zij werknemers mislopen doordat een aantal plekken in onze gemeente bijzonder slecht te bereiken is met het OV. Het gaat dan om bedrijven met veel werknemers, die zich op een lastig te bereiken locatie bevinden. Een oplossing voor de korte termijn is het mogelijk maken van kleinschalig (maatwerk)vervoer naar grote bedrijven, waarbij met hen wordt samengewerkt. Het is voor hen een uitkomst als er kleinschalig vervoer is dat werknemers bij OV-knooppunten ophaalt en direct naar het bedrijf brengt. In Silicon Valley wordt dit veel gebruikt. Het worden in de volksmond 'Google buses' genoemd. Op onze navraag hebben Westlandse bedrijven al aangegeven hier grote meerwaarde in te zien. Door de schaal en complexiteit lukt het hen echter niet dit te laten slagen. We vragen u dit op te pakken, waarbij we denken aan een financiële bijdrage aan een pilot of project ter verbetering hiervan.

Reactie algemeen bestuur

In de Strategische Agenda is het belang van de bereikbaarheid van economische toplocaties nogmaals onderkend. De MRDH kent daarnaast al een regeling rond maatwerkvervoer waarbij de MRDH met de gemeenten samenwerkt. We adviseren de gemeente om met de MRDH in overleg te gaan over de eventuele mogelijkheden van maatwerkvervoer om zo de bereikbaarheid van de genoemde locaties te verbeteren. De voorwaarden daarvan zijn beschreven in de Subsidieverordening onder paragraaf 3.2 Subsidies voor maatwerkvoorzieningen openbaar vervoer.

Prijsstijgingen in relatie tot de uitvoering van infrastructurele projecten

We zien dat de prijzen stijgen als gevolg van inflatie, stijging van de grondstofprijzen en krapte op de arbeidsmarkt. Dit is voor ons een belangrijk zorgpunt, waarvoor we geen aandacht zien in de begroting. Hoe gaat de MRDH om met deze prijsstijgingen? En wat betekent dit, bijvoorbeeld, voor infrastructurele projecten waarvan de bijdragen van de MRDH al zijn beschikt of binnenkort worden vastgesteld? Komen hierdoor projecten in de knel? Als blijkt dat door de prijsstijgingen verschillende projecten niet kunnen worden uitgevoerd, willen we dat dit evenredig over de MRDH-gemeenten wordt verdeeld.

Reactie algemeen bestuur

Wij hebben nog geen signalen ontvangen dat projecten niet kunnen worden uitgevoerd vanwege prijsstijgingen.
Subsidies worden verleend op basis van minimaal een definitief ontwerp. Daarmee wordt de periode tussen aanvraag van een subsidie en start van de werkzaamheden zo beperkt mogelijk gehouden en daarmee ook het risico op prijsstijgingen.
Een subsidie wordt verleend met 10% onvoorzien en is gemaximeerd. Binnen de programma's Kleine Projecten, OV versnellingsmaatregelen, MFR en R-net is er nog geen sprake van overschrijding van de beschikbare budgetten. Voor Kleine projecten geldt dat het budget jaarlijks tot aan het plafond kan worden benut.

Financieel – Indexering BDU

Verder willen we graag van u weten in hoeverre er rekening wordt gehouden met de mate van indexering van de Brede Doeluitkering gelden (BDU) door het Rijk.

Reactie algemeen bestuur
De BDU middelen worden in de MRDH begroting opgenomen op basis van het verwachte prijspeil van een jaar ervoor. In het begrotingsjaar zelf vindt bijstelling naar het werkelijke prijspeil plaats op basis van de beschikking van het Rijk die in het begrotingsjaar wordt ontvangen.
Financiële situatie in het OV-landschap
Tot slot geven we u mee dat wij met zorg de financiële situatie in het OV-landschap volgen. We gaan er vanuit dat de MRDH hier verstandig in handelt.
Reactie algemeen bestuur
De zorg wordt uiteraard herkend. MRDH voert met medeoverheden een actieve lobby voor structureel meer geld voor het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer. De MRDH handelt hiernaar en legt vanuit dat oogpunt voorstellen neer ter besluitvorming in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit en/of het Algemeen Bestuur. Daarnaast informeren wij de Bestuurscommissie en de Adviescommissie over relevante ontwikkelingen. Alle vervoerders hebben te maken met hoge- en stijgende kosten en het effect van de coronacrisis. Daarom wordt met alle vervoerders gesproken over hoe we hier mee om moeten gaan. Alle vervoerders hebben inmiddels voorstellen gedaan om voor de kortere en langere termijn kwalitatief goed en kostenefficiënt openbaar vervoer te bieden. Dat is nodig want het OV heeft een sleutelrol bij tal van maatschappelijke opgaven. Bij de uitwerking van de Strategische Agenda zullen we daarnaast een nieuwe integrale mobiliteitsvisie op gaan stellen om zo te werken naar robuust en toekomstvast OV voor onze regio.
Tot slot
Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven in onze visie op de Ontwerpbegroting MRDH 2024 en vertrouwen erop dat onze aangedragen punten worden opgepakt dan wel goed worden verwerkt in de definitieve versie van de begroting.
Reactie algemeen bestuur
Wij bedankten u nogmaals voor uw reactie. Wij verwijzen verder naar de beantwoording van uw zienswijze.
Zoetermeer
Algemeen
Met uw brief van 20 april 2023 informeert u ons over de gelegenheid die u biedt om een zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting MRDH 2024 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Met de nieuwe - nog vast te stellen- strategische agenda worden 4 opgaven en zes daaruit volgende opdrachten centraal gesteld. Deze zijn met deze ontwerpbegroting financieel vertaald naar de programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer, Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, en het programma Economisch vestigingsklimaat. Hieronder schetsen wij per programma onze zienswijze.
Reactie algemeen bestuur
Wij danken u voor uw reactie en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Dat doen we op basis van de nieuwe Strategische Agenda 2023-2026 die wij op 26 mei jl. hebben vastgesteld.. Hierna gaan we op uw specifieke zienswijzen in.
Programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer

Met tevredenheid stellen we vast dat in de ontwerpbegroting rekening wordt gehouden met een aantal voorname vervoersopgaven waaronder de doorontwikkeling HOV Leiden- Zoetermeer en de doorontwikkeling HOV Zoetermeer-Rotterdam. Wel spreken we onze zorg uit over de houdbaarheid van goede regionale OV-bereikbaarheid in het licht van achterblijvende vervoerswaarde en financiële risico's als gevolg van onder meer loonstijgingen en prijsstijgingen voor energie en materieel bij regionale vervoersbedrijven.
Dit enerzijds ingegeven door het feit dat de MRDH als concessieverlener risicodragend is voor beheer en onderhoud van infrastructuur en railvoertuigen, maar anderzijds ook door de constatering dat de BDU-gelden onvoldoende meestijgen met de oplopende kosten. We verzoeken u hierover in gesprek te blijven met het Rijk om deze risico's beheersbaar te houden.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur onderschrijft uw zienswijze. Langs de lijnen van de zes opdrachten uit de Strategische Agenda is een lobbyagenda opgesteld inclusief extra lobbyfocus voor de verhoging van de BDU-gelden. Met de komst van de vervroegde landelijke verkiezingen is ook extra lobbykracht bijgezet m.b.t. de BDU. Politieke partijen zijn nadrukkelijk gewezen op de belangen en het structureel verhogen van de BDU. We hebben namelijk een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem nodig om nieuwe woningen te ontsluiten, de klimaatdoelen te bereiken en een stap te zetten in brede welvaart. Demografische groei, toenemende kosten voor beheer en onderhoud en nieuwe opgaves om de inwonersgroei te kunnen faciliteren vragen het uiterste van onze vervoerregio. De lobbyboodschap is dan ook weer meer financiële slagkracht te krijgen om de noodzakelijke investeringen kunnen te doen in mobiliteit.

Programma infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

We constateren samen met u dat de meerjarige investeringsruimte ontoereikend blijkt voor de realisatie van de geambieerde plannen. De voorziene groei van de metropoolregio met circa 400.000 nieuwe inwoners in de komende jaren vormt een forse opgave op het gebied van duurzame verstedelijking.
Uit de door u geschetste opgaven en opdrachten op het gebied van verkeer en openbaar vervoer wordt helder hoe mobiliteit is gepositioneerd als katalysator voor duurzame groei. Het parallel versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk en inzetten op een mobiliteitstransitie van auto naar actief en collectief vervoer onderkennen we als zowel noodzaak en doelstelling.
De bovenstaande opgaven in relatie tot de ontoereikende investeringsruimte baart ons daarom zorgen. We zien het als een wezenlijke opdracht om als metropoolregio, samen met andere publieke partners waaronder de provincie Zuid-Holland en de VNG op te trekken richting het Rijk en de Europese Unie (CEF & EFRO) voor aanvullende dekking.

Reactie algemeen bestuur

Ook deze zienswijze onderschrijven wij. Voor onze lobby agenda voor verhoging van de BDU middelen verwijzen we naar onze vorige reactie. Verder onderschrijven wij de ambitie om met onze partners te kijken naar mogelijkheden van een financiële bijdrage voor onze projecten door het rijk en de Europese Unie. Als het gaat om EU-subsidie, is de MRDH deelnemer van de werkgroep RAEF (Regionale afwegingskader Europese Fondsen). Doel van de werkgroep is om zoveel mogelijk middelen uit de EU begrotingsperiode te benutten. De provincie Zuid-Holland houdt mede hiervoor een call kalender bij, waarin wordt aangegeven voor welke Europese fondsen er wanneer een aanvraag kan worden gegaan. In de werkgroep worden de kansen uit de call kalender besproken. Binnen de MRDH is er ook een werkgroep van gemeenten over EU-subsidies. Hier worden ervaringen uitgewisseld en wordt de call kalender besproken. In de praktijk heeft dat nog niet tot gezamenlijke aanvragen geleid. Op deze wijze zetten we gezamenlijk in op het vinden van aanvullende dekking om de ambities uit de Strategische Agenda te verwenzelijken.

Programma Economisch Vestigingsklimaat
In navolging van het rekenkameronderzoek naar de effectiviteit en legitimiteit van de samenwerking in de Metropoolregio op het gebied van versterking van de regionale economie, onderschrijven we de aanbeveling van de rekenkamer om de uitvoerende functie te herzien. Conform uw bestuurlijke reactie op dit rapport wordt in navolging van de conclusies en aanbevelingen de bijdrageregeling EV dit jaar herzien. We verzoeken u om onze raad adequaat en tijdig te betrekken bij het vormgeven hiervan, te meer als dit consequenties heeft voor de nu voorliggende ontwerpbegroting.
Reactie algemeen bestuur
Vanuit Economisch Vestigingsklimaat worden de mogelijkheden om het financieel instrumentarium aan te passen onderzocht met als doel een instrumentarium dat doelmatiger bijdraagt aan de doelen van de Strategisch Agenda. Hiertoe heeft een interne analyse plaatsgevonden en vindt momenteel een externe analyse plaats onder gemeenten. Gemeente Zoetermeer wordt ook actief in dit traject betrokken. Op basis van de interne en externe analyse, en de aanbevelingen van het Rotterdamse Rekenkameronderzoek, worden in het najaar van 2023 uitgangspunten vastgesteld door de bestuurscommissie EV. Dit wordt vervolgens uitgewerkt tot een voorstel voor hervorming van het financieel instrumentarium.

Het bestand 20231011 4. Bijlage d - 1e bestuursrapportage 2023 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/13232782/1/d8f3a310-bce5-439f-9fd0-fcf2fa010643

Het bestand 20231011 4. Bijlage c - Reactie AB inzake advies concept-wijziging GR kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/13232783/1/b2ad5a23-255e-4703-85f4-1d1d1ec496f2

Het bestand 20231011 4. Bijlage a - Jaarplanning MRDH 2023 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/13232784/1/4d257ad2-345d-4d6e-a300-455c0fb2a361